# Geschichte

des

# Deutschen Eisenbahnwesens

von

W. F. Carl Schmeidler,
königlicher Eisenbahn-Secretär in Breslau.

Leipzig,
Fr. Wilh. Grunow.
1871.

# Inhalt.

---

## Beilagen.

# Einleitung.

Für den menschlichen Geist ist es stets ein hoher Ruhm gewesen, wenn es ihm gelang, die Herrschaft über die Elemente zu gewinnen und zu vergrößern, die Naturkräfte seinen Zwecken dienstbar zu machen, oder mindestens doch deren hindernden Einfluß zu überwinden. In alter Zeit fand man sich befriedigt, wenn auch die erreichten Erfolge der Welt keinen weiteren Nutzen brachten; erst nachdem Jahrhunderte vorübergegangen, wurde dieser Zweck zugleich ins Auge gefaßt und die Leistungen schufen für die Nachwelt besondere und ergiebige Vorzüge. Wir bewundern die vor Jahrtausenden erbauten Pyramiden in Aegypten, bei deren Entstehen die Steinkolosse mehrere hundert Fuß in die Höhe befördert werden konnten; aber der Zweck dieser Massen, selbst wenn sie für ein Königsgrab oder wie andere behaupten zu einem Wasserbehälter und Ableiter der Ueberschwemmungen bestimmt waren, entsprach nicht dem bedeutenden Aufwande, der den jahrelangen Schweiß von Tausenden armer Arbeiter kostete. Wir bewundern die alten indischen Tempelbauten in ihren großartigen Dimensionen; sie stehen verödet, zum Theil zerstört, und geben dem Menschen nur ein Bild ehemaliger Pracht.

Man wird die Wirkung eines großen Theils der Entdeckungen und Erfindungen hoch über viele geschichtliche Ereignisse stellen können, selbst bei deren größter Bedeutung, weil in diesen oft nur die Thaten ruhmwürdig, die Folgen jedoch schrecklich, bei jenen aber die That selbst mitunter unscheinbar, dagegen die Wirkungen, als dem Wohle der Menschen gewidmet, desto rühmenswerther wurden. Mit Staunen erfüllte die Römer und erfüllt wohl auch uns die Energie Hannibals, vermöge deren er mit seinen Elephanten und seinem Heere den bis dahin für unmöglich gehaltenen Uebergang über die Alpen zu erzwingen und in Italien einzudringen vermochte; und doch erregt der Gedanke an die unsäglichen Mühseligkeiten und Anstrengungen, sowie an den Verlust von zwanzigtausend Menschenleben nur um eines Eroberungskrieges willen

in uns Schaudern. Selbst die Ausbreitung des Christenthums, nach welchem die ganze gebildete Welt ihre Zeitrechnung eingerichtet, welches in seiner Wahrheit und Reinheit als Religion der Liebe hoch über allen Religionen der Erde steht, deren Bekenner die höchsten Stufen der Cultur in den Jahrhunderten erreicht haben, — selbst diese konnte nicht verhindern, daß die Menschen oft wie Hyänen einander behandelten und Tausende den qualvollsten Martern anheimfielen, durch die sie Feinde und Freunde derselben Religion von ihren Ansichten abwendig machen wollten, daß die blutigsten Kriege um dieser Religion willen geführt und die schauderhaftesten Greuelthaten im Namen derselben ausgeführt wurden.

Auch in andern hochwichtigen geschichtlichen Ereignissen können wir selten finden, daß der Erfolg als in jeder Art zum Wohle der Menschheit ausgefallen zu betrachten sei. Sehen wir uns in der Geschichte nach großen Erscheinungen weiter um, welche die Erdenbewohner Jahrhunderte lang in Bewegung setzten. Die Kreuzzüge begeisterten Europas Fürsten und Völker für eine an sich große Idee, die Befreiung des heiligen Landes von den Ungläubigen, unter denen die Fatimiden und Seldschuken daselbst besonders gewüthet hatten. Aber die Kreuzzüge entzogen, abgesehen von den selbstsüchtigen Absichten der Päpste, zwar ganze Nationen für die Kirche zu gewinnen, aber auch die weltlichen Waffen, die ihnen hinderlich sein konnten, von sich abzulenken, — den betheiligten Ländern die besten Kräfte und angesehensten Bewohner, ja sie kosteten dem größten der deutschen Kaiser das Leben. Die Entdeckung des Seeweges nach Ostindien und die Entdeckung Amerikas brachten der alten Welt einen Umschwung ihrer ganzen Handelsverhältnisse, bereicherten ihre Kenntnisse und schafften ihnen Genüsse und Reichthümer mancherlei Art. Aber welche grausamen Vernichtungskriege veranlaßten sie, und der Nutzen, den sie schafften, das neue Leben culturfähiger Völker wurde erst durch Jahrhunderte mit Blut erkauft. Auch das in den letzten christlichen Jahrhunderten bedeutendste Ereigniß, die Reformation, welche den menschlichen Geist aufrichtete, ihn vom Schematismus zu befreien suchte und zum Nachdenken anspornte, auch sie veranlaßte hartnäckige Kriege, welche der fortschreitenden Cultur hinderlich waren, ja welche sie oft ganz zurückdrängten.

Kurz, wenn in früheren Jahrhunderten und Jahrtausenden etwas Epochemachendes geschah, sowohl in der mythischen, in der vorchristlichen als in der christlichen Welt, und mochte es ganze Jahrhunderte in Bewegung erhalten, so waren es Ereignisse, die bei den Zeitgenossen oder der Nachwelt Bewunderung erregten, oft jedoch entweder keinen

nachhaltigen Nutzen schafften, oder wenn dies doch der Fall war, zugleich die Erinnerung an erschütternde Folgen, in den meisten Fällen an Krieg, an blutigen Kampf wach hielten.

Es finden sich freilich auch unter den großen Erfindungen solche, welche der Welt nur einen sehr zweideutigen Nutzen gebracht haben, wie die Erfindung des Schießpulvers; dagegen giebt es unter diesen mehrere, welche im wahren Sinne des Wortes segensreiche genannt werden können, die es dem Menschen gelingen ließen, die Herrschaft über die Elemente zu gewinnen, sich die Naturkräfte für seine Zwecke dienstbar zu machen, oder die menschlichen Kräfte zu ersetzen und zu vervielfachen. Der Vorläufer einer solchen Erfindung war die der Buchdruckerkunst, welche dem Menschen im Laufe der Jahrhunderte unschätzbaren Nutzen brachte; sie hat den Geist der neuen Zeit geweckt, sie hat den Zeitgenossen und Nachkommen die Gedanken großer Männer der alten und der neuen Welt zum Gemeingut gemacht. Zu ihrer Entwickelung hat es freilich bedeutender Zeit bedurft, und es ist das Verdienst des gegenwärtigen Jahrhunderts, sie auf eine früher nie geahnte Höhe gebracht zu haben.

Eine weit schnellere Entwickelung hat jedoch, allerdings nur durch ihre Hülfe, eine andere Erfindung gefunden. Während jene nur denen Nutzen brachte, welche die nöthigen Kenntnisse dazu hatten, hat die neuere nicht blos diesen Zweck erreichen lassen, sondern auch vielen genützt, welche sich bei deren Benutzung sehr oft gar keine Rechenschaft darüber gegeben haben. Wir meinen die Erfindung der Dampfmaschine, der Locomotive und die Erbauung der Eisenbahnen.

Vordem ist jedenfalls kein solches Werk des Friedens, und zwar während und ungeachtet furchtbarer Kriege und Umwälzungen vollendet und in so raschem Emporblühen vollendet worden, als diese Erfindungen, die in einem Menschenalter, das nicht die vollständige Anerkennung der Rechte der Völker zu vollbringen und festzustellen vermochte, die civilisirten Theile der Erde umgürten und mit ihrem Genossen, dem Telegraphen, die Zeit und den Raum zu überwinden streben, die größten Hindernisse der Bewegung des Menschen. Ein Kampf ist es auch, der auf der Eisenbahn geführt werden muß, und in dem sie auch Siegerin bleibt, aber nicht ein Kampf, bei dem Blut vergossen wird, sondern ein Kampf mit den Elementen und mit der Zeit. Da weiß man die Luft zu durchschneiden, das Feuer zu bewältigen und seine Wirkungen zu benutzen, man versteht das Wasser in eine andere dienstbare Form zu zwingen, über und durch Berge hindurchzudringen, Berge zu versetzen, d. h. große Massen von Erde an meilenweit entfernten Strecken

niederzulegen, man hebt die Unterschiede des Raumes und der Entfernung immer mehr auf, und ringt der Zeit unnennbare Vortheile ab. Und dieser Kampf, dieser Sieg bringt überall hin seinen Segen, er schafft überall Wohlstand, führt die Menschen und Völker immer näher zusammen und wird auch in solcher Weise ein besseres Verständniß der gegenseitigen Vortheile veranlassen und dem Frieden überall förderlich sein. Kann aber dieser dennoch nicht erhalten bleiben, so wird der Krieg wenigstens durch ihre Vermittelung schneller seinem Ende entgegengeführt.

Wenn vorher die besonders schnelle Entwickelung gerühmt wurde, so soll damit nicht behauptet werden, daß die Eisenbahnen wie aus der Erde gewachsen dagewesen seien oder bald in ihrer Vollkommenheit dagestanden haben. Denn es wird später nachgewiesen werden, daß einzelne Theile bereits vor Jahrhunderten bestanden haben, andere Jahrzehnte vorher in Anwendung waren, und die Verbesserungen in der kurzen Zeit ihres Bestehens bedeutende Fortschritte gemacht haben. Auch waren die Anfänge hier und da mit vielen Schwierigkeiten und Hindernissen verknüpft. Aber sobald die Erscheinung einmal in ihrem Ganzen da, sobald ihr Werth erkannt war, ist auch keine andere in verhältnißmäßig so kurzer Zeit zu so rapidem Aufblühen, zu so schneller Vervollkommnung und zu so ausgedehnter Verbreitung gelangt.

Diese Riesengeschwindigkeit hat sich freilich auch soweit ausgedehnt, daß über den Fortschritten der Sache die Namen der Erfinder und Begründer verloren zu gehen oder in Vergessenheit zu gerathen in Gefahr gekommen sind. So ist es mit dem Erfinder der Locomotive, Stephenson, dessen Name dem größeren Theile der seine Erfindung benutzenden Personen unbekannt geblieben ist. Sollte das anders sein, wenn dieser Mann kein Engländer, sondern ein Deutscher gewesen wäre? Das läßt sich schwer behaupten; aber gewiß wäre er öfter genannt worden, vielleicht würde ihn heute jeder ebenso kennen, wie unsern Johannes Guttenberg!

# I. Abtheilung.

## Frühere Beförderungsmittel. Entstehung der Eisenbahnen.

---

### 1. Schiffe, auf Flüssen und Kanälen; Wagen, Journalièren, Posten, Frachtwagen. Erfindung einzelner Theile der Eisenbahn. Stephenson.

Betrachtet man die früheren Beförderungsmittel aus der den Eisenbahnbauten vorhergehenden Zeit, so findet man dieselben für einen nur einigermaßen regen Verkehr sämmtlich und in jeder Art unzureichend, da sie bei im ganzen nur geringer Schnelligkeit eine sehr geringe Anzahl von Personen, eine nicht bedeutende Quantität Güter und nur selten oder gar nicht Vieh fortzubewegen vermochten. Wo schiffbare Flüsse waren, wurde die Beförderung größerer Massen ermöglicht und erleichtert, aber sie war eine oft sehr langsame, auch unsichere und unzuverlässige. Trockenheit, welche mit der zunehmenden Ausholzung der Laubwälder immer länger anhält und nebst größerer Versandung die Flüsse unfahrbar macht, sowie Frost, welcher die Fahrt der Schiffe oft plötzlich unterbricht, ehe sie an ihren Bestimmungsort gelangten, das waren die Feinde dieser Beförderungsart, denen sich die Gefahr des Auflaufens oder Untergehens mit Verlust der Ladung, die man früher selten zu heben verstand, noch hinzugesellte.

Man war auf das Auskunftsmittel gekommen, die verschiedenen Flußgebiete, wo sie sich näherten, durch Kanäle zu verbinden, um so den Verkehr zu steigern, und erreichte wohl diesen Zweck, soweit es möglich war. So entstanden der Ludwigskanal zur Verbindung von Main und Donau, der Plaue-Kanal zwischen Elbe und Havel, der Kanal zwischen Oder und Havel, der Friedrich-Wilhelms-Kanal, der Klodnitz-Kanal. Aber das reichte noch lange nicht aus und doch wurde lange Jahrzehnte auch noch das Kanalisirungsprincip aufgegeben. Erst in der Neuzeit sind wieder neue Projecte entstanden, und man beabsichtigt eine großartige Kanalverbindung zwischen Oder und Donau aus-

zuführen. Für dieses Project sowie für eine weitere Kanalisation in Deutschland haben sich Gesellschaften und Vereine gebildet, um das Versäumte nachzuholen. Es wird später bei der Darstellung der Concurrenzen der Eisenbahnen noch näher darüber gesprochen werden.

Auf den größeren Flüssen wurden auch Personen befördert, wie z. B. auf der Elbe von Magdeburg bis Hamburg ein starker Personenverkehr stattfand, auch mit Dampfschiffen; auf anderen aber, wo der geringe Tiefgang einen solchen Verkehr nicht zuließ, waren es nur die schweren Massengüter, welche in zum Theil eigens für den Fluß brauchbar gebauten Kähnen Beförderung fanden, wie auf der Oder in den flachen langgestreckten Fahrzeugen.

Wo schiffbare Flüsse nicht waren, hörte der Weitertransport auf lange Strecken auf und blieb der Verkehr allein auf die Achse beschränkt, also auf eigene Gelegenheit, auf die Post und auf die Fuhrleute. Mit eigener Gelegenheit, mit eigenem Wagen und eigenen oder untergelegten (Post-)Pferden wurden wohl große Reisen gemacht, aber dies Vergnügen genossen nur wenige, wie Goethe, der in einem ihm vom Großherzog von Weimar geschenkten Wagen seine Reise nach Italien, später auch nach Frankreich unternahm. Kleinere Vergnügungstouren wurden von Familien oder Gesellschaften in acht- bis zwölfsitzigen federnlosen Plau- oder Planwagen gemacht, in denen man am Abend vor der Abfahrt mitunter erst Probe sitzen mußte, ob oder wie alle Theilnehmer Platz finden würden. In Schlesien führte man noch in den dreißiger Jahren solche achttägige Gebirgsreisen nach dem Riesengebirge oder der Grafschaft Glaz aus. Aus großen Städten fuhren mehrmals in der Woche ähnliche Wagen, Journalièren genannt, nach den kleinen Städten in der Umgegend von 3 bis 8 Meilen. In diesen konnte jeder für ein gewisses Fahrgeld (6 bis 20 Sgr.) mitfahren, soweit der Raum reichte und die Passagiere nur irgend geduldig sich einpfropfen ließen; viel Reisegepäck konnte man nicht mitnehmen. Man denke sich dieselben wie einen der sogenannten Fuhrmannswagen mit etwas niedrigeren Borden, worin sich vier bis fünf schlecht oder gar nicht gepolsterte Holzbänkchen ohne Lehnen befanden, die an beiden Seiten durch je zwei Stricke oder Lederriemen an Haken befestigt wurden und auf denen 3 Personen Platz finden mußten. So eingepfercht wurde man auf dem grundschlechten Pflaster der Städte durch und durch gerüttelt daß man, oft noch vom Regen durchnäßt, ermüdet nach mehrstündiger Fahrt den Bestimmungsort sehnlichst zu erreichen wünschte.

Die höchste Beförderungsstufe nahmen die Posten ein und von diesen besonders die Schnellposten. Es galt als etwas Außerordentliches, daß

man mit dieser in zwei Nächten und einem Tage von Breslau nach Berlin fahren konnte. Und dabei bezahlte man 8 bis 9 Sgr. für die Meile, während jetzt drei Personen dafür in dritter Klasse im fünften Theile der Zeit dahin fahren und selbst die erste Klasse mit allem ihrem Comfort in Schnellzügen noch nicht so viel kostet. Außer den Schnellposten gab es Personen- oder Fahrposten auf längeren Strecken, welche billiger waren, aber langsamer fuhren. Wer nach einer von diesen nicht befahrenen Richtung schnell fortwollte oder mußte, für den waren Extrapost- und Courierpferde zu beschaffen. Diese Beförderungsmittel verschwinden immer mehr, je weiter sich das Eisenbahnnetz ausbreitet und verdichtet, und werden nur noch zur Verbindung der Eisenbahnstationen mit der Umgegend längere Zeit bestehen bleiben. Es giebt viele Personen, die sich trotz der Langsamkeit und ungeachtet der größeren Ermüdung bei weiteren Touren gern der Reise im Postwagen erinnern: es hatte diese Art der Beförderung viel Gemüthliches an sich.

Was die Verkehrsmittel für Güter zu Lande anbetrifft, so waren dieselben auf den Chausseen, für deren Erweiterung der Staat und bereits die Privatspeculation sorgte, sehr in Anspruch genommen, die Frachtfuhrleute konnten recht gute Geschäfte machen. Aber wo reichten solche Fahrzeuge hin, wenn man die Hölzer eines Waldes, die Viehheerden großer Gütercomplexe oder gar der Steppen Galiziens, die unterirdischen Schätze vieler Provinzen aus meilenlangen Gruben hätte befördern wollen. Was 50 bis 100 und noch mehr Frachtwagen unter Verwendung von einigen hundert Pferden in einer Woche hätten transportiren können, so viel führt jetzt ein einziger Eisenbahnzug in mehreren Stunden fort. Die Beförderung der Producte eines Landes in Massen per Achse nach einem andern war so gut wie unmöglich; wie mußte sich die Production heben, der Absatz nach entfernten Gegenden den Producenten Vortheile, dem Producte Werth und den Consumenten Erleichterung verschaffen, als die Eisenbahnverbindungen dies ermöglichten!

Wenn man nach solchen Betrachtungen erkennen muß, welch ungeheurer und kaum geahnter Umschwung in dem Beförderungswesen eingetreten ist, und darauf schließen kann, daß sich derselbe auf alle Lebensverhältnisse ausdehnen mußte, so wird es nicht ungerechtfertigt erscheinen, wenn man danach verlangt, ein Bild zu bekommen, wie sich alles dies so gestaltet hat, in einer Geschichte die Entwickelung des Eisenbahnwesens, und zwar zunächst des deutschen, dargelegt zu sehen. Und fragt man, ob es denn jetzt an der Zeit sei, eine solche zu schreiben, so kann ruhig mit der Versicherung begonnen werden, daß die geeignete Zeit dazu gekommen sei, nachdem das deutsche Eisenbahnnetz sich bereits so

erweitert, daß außer den gebauten und projectirten oder im Bau begriffenen Bahnen wichtige Hauptlinien nicht mehr fehlen, sondern nur noch Linien zweiten Ranges, soweit sie nicht als Concurrenzbahnen gelten, und nachdem die deutschen Eisenbahnen sich in Krieg und Frieden, in reichen und mageren Jahren, in Staats- wie in Privathänden bewährt haben. Auch die Umgestaltung aller Lebensverhältnisse, soweit sie die Einrichtung der Eisenbahnen beeinflußte, hat einen gewissen Abschluß gewonnen. Aus diesen Erklärungen ergiebt sich zugleich, daß nicht beabsichtigt wird, eine Geschichte der Eisenbahnen Deutschlands zu geben, welche mehr die äußeren Erscheinungen der einzelnen Institute zum Gegenstande haben würde und in Bau, Vergrößerung, Rentabilität, Verkehrsstatistik bei jeder Bahn sich anders gestalten müßte. Oft wird wohl in diese hineingegriffen werden, wo es sich um die Charakteristik des Eisenbahnwesens handelt, um Ereignisse, wie sie zur Darstellung des Ganzen nothwendig sind und auf dieses ihren Einfluß ausüben. Es wären sonst auch Darstellungen der Culturgeschichte fast aller Länder damit zu verbinden, wie es hier nur in einzelnen Fällen erforderlich ist, um das Entstehen, Wachsen und Blühen dieser Culturpflanze zu begründen, ihre Ausläufer und Verbindungen aller Art zu verfolgen. Auch eine Statistik der einzelnen Bahnen und Verkehre soll damit nicht verbunden werden, es würde dies vom eigentlichen Thema auf Abwege führen und ist auch ein ganz besonderes Feld, welches bereits von gewiegteren Kräften gepflügt und bebaut worden ist. Nur die Resultate der Statistik werden mitunter zu benutzen sein, wie auch aus dem Gebiete der Technik nur die festgestellten Ergebnisse aus Specialberichten entlehnt werden sollen.

Wir wenden uns zunächst zu den Ereignissen, welche der Erfindung der Locomotive vorhergingen und uns die Benutzung und das Bekanntsein einzelner Theile der Eisenbahninstitution zeigen.

Man behauptet, daß es schon im Alterthum Schienenwege gegeben habe, denn es seien bei den Ruinen des Tempels der Demeter in Eleusis deutliche Merkmale von Schienen als Geleisen für Wagen gefunden worden. Es mag dahingestellt bleiben, ob sich noch mehr Beweise für solche Vermuthungen aus dem Alterthum nachweisen lassen; vor Jahrhunderten sind gewiß die Schienenbahnen, wenigstens aus Holz bestehend, vorhanden und im Gebrauch gewesen. In den deutschen Bergwerken brachte auf solchen Geleisen der sogenannte Hund des Bergmanns, ein Handwagen für einige Centner des Grubenproducts, dasselbe aus dem Schachte zum nahen Verladungs- oder Lagerplatze. Die Einrichtung solcher Schienenbahnen brachten die deutschen Bergleute, welche

die Königin Elisabeth zur Hebung des Bergbaues nach England kommen ließ, dorthin mit und führten sie außer anderen Erfindungen daselbst ein. Später wählte man zu Schienen, die jetzt auch in Fabriken vielfach Anwendung fanden, statt des Holzes das Quadrateisen, gegen Ende des vorigen Jahrhunderts wurden dazu Räder mit vorstehendem Rande gefertigt, um das Abgleiten der Wagen zu verhindern. Auch den Unterlagen zu diesen Schienen wendete sich die Aufmerksamkeit besonders zu; man wußte sie aus Holz, aus Eisen, später auch aus Stein herzustellen. Nach mehr als 200 Jahren seit Einführung solcher Bahnen in England bei gewerblichen Anlagen wurde dort endlich der Versuch gemacht, sie auch auf gewöhnlichen Straßen herzustellen, und wir sehen die ersten Straßengeleise bei Darlington entstehen, denen bald in Frankreich, in Amerika und in Oesterreich (zwischen Linz und Budweis zur Verbindung von Donau und Moldau) solche folgen. Aber erst die Anwendung der Dampfmaschine auf Wagen mit Zugkraft, die Erfindung der Locomotive brachte die Entwickelung zu Wege, welche die Eisenbahnen gefunden haben.

Dampfschiffe bestanden schon lange vor den Dampfwagen und Eisenbahnen. Es wird uns erzählt, daß in der Mitte des 16. Jahrhunderts ein Spanier im Hafen zu Barcelona ein Dampfschiff gezeigt habe, und daß im 17. Jahrhundert um selbst Räder mit Dampf zu bewegen, in Deutschland und Italien Versuche gemacht wurden. Sobald solche Erfindungen wegen Mangel an raschen Erfolgen oder an den nöthigen Mitteln zur Fortsetzung der Forschungen und Versuche in solchen Gebieten ins Stocken geriethen, waren sie oft für Jahrzehnte, ja bisweilen für Jahrhunderte vergessen und verloren. Es traten auch in jenen Erfindungen Pausen ein, in denen sie fast gar nicht gefördert wurden, bis in den Jahren 1769 bis 1785 durch Watt und Boulton, Mechaniker in Glasgow, die Dampfmaschine so vervollkommnet wurde, daß nach diesem System eine weitere Verbreitung und Ausdehnung dieser Erfindung erreicht werden konnte. So versuchte 1812 George Stephenson, Aufseher in einem Kohlenbergwerke bei Darlington in England, für einen schon befahrenen Schienenweg eine Locomotive zu bauen; es gelang ihm und nach mehrfachen weiteren Versuchen wurde die erste Locomotivbahn erbaut und im Jahre 1825 von Darlington aus nach Stockton befahren. Dieser folgte im Jahre 1830 die Bahn zwischen Liverpool und Manchester. Stephenson, der durch die Einnahmen in den Stand gesetzt worden war, seinem Sohne eine bessere Erziehung und guten Unterricht geben zu lassen, hatte ihn zum Ingenieur ausgebildet und sich dann mit ihm zur Erbauung von Locomotiven vereinigt. Robert Stephenson erhielt im Jahre 1830 be-

reits eine Prämie von 500 Pfund Sterling für eine Locomotive, baute nun mit seinem Vater zusammen nicht nur die Locomotiven für England, bald für das europäische Festland und für Amerika, sondern er brachte auch selbst den Bau der Eisenbahn von Liverpool nach Birmingham zu Stande. Von diesem Zeitpunkte an wurden nach einigen glücklichen Versuchen mit kurzen Bahnstrecken in den verschiedenen Ländern Anstrengungen gemacht, die einen großartigen Erfolg hatten und für Handel und Wissenschaft wie für Politik ein neues Leben und Gedeihen schafften.

## 2. Bau der Eisenbahnen. Planum, Schienen und Geleise, Telegraphen.

Unter den allgemeinen Principien hält man beim Eisenbahnbau daran fest, daß die Bahn so hoch angelegt werde, daß nach den festzustellenden Erfahrungen der größte Hochwasserstand in dem das Terrain beherrschenden Flußgebiete das Planum, d. h. die Oberfläche der Bahn, nicht erreichen kann, ein Princip, welches bereits früher auch bei den Chausseebauten beobachtet wurde. Das Planum wird in möglichst gerader Linie oder in Krümmungen mit möglichst langen Radien, ebenso in geringen Steigungsverhältnissen, an einzelnen bergigen Stellen höchstens von 1 : 40 oder 1 : 50, d. h. auf 50 Fuß Entfernung 1 Fuß Steigung hergestellt. Einzelne Bahnen mußten wegen außerordentlicher Terrainschwierigkeiten von diesen Grundsätzen abweichen. Man suchte wohl große Steigungen zu vermeiden, machte deshalb Umwege und folgte, wie dies bei der sächsisch-böhmischen Bahn der Fall ist, auf lange Strecken den Biegungen eines Flußbettes. Aber es war auch oft nöthig, außer den Krümmungen noch Einschnitte zu machen. Wo es nur Durchstiche waren, aus denen Boden entfernt wurde, machte das nicht so großen Aufwand an Kräften und Zeit erforderlich; aber wo Felsen gesprengt, wo Tunnel durch dieselben getrieben werden mußten, da hatte man bedeutende Mehrkosten und Zeitverluste, und hätte größere Krümmungen und Steigungen noch vorgezogen. An anderen Stellen waren große Hindernisse entgegengesetzter Art, tiefe Thäler, welche Ueberbrückungen bis zu vierstöckigen Bogen, wie im Göltzschthale bei der sächsisch-bayerischen Bahn von 280 Fuß Höhe, erforderlich machten, die dann allerdings als großartige Bauwerke sich rühmen konnten, nicht bald ihres Gleichen zu haben und viele Bewunderer herbeiführten. Daher kam es, daß bei den späteren Eisenbahnbauten die Herstellungskosten verhältnißmäßig viel höher wurden, als sie bei den ersten gewesen waren.

Zur Herstellung des Bahnplanums werden oft große Massen von

Boden von einer Stelle nach einer andern gebracht, um die Unebenheit des Terrains auszugleichen und die nöthige Höhe des Fahrdammes zu erreichen. Dies geschieht bei kürzeren Strecken durch Karren, vermittelst deren Tausende von Kubikmetern transportirt und Hunderte von Menschenhänden beschäftigt werden, deren durch die Erweiterungen im Maschinenfach sowohl im Gewerbebetriebe wie in Fabriken und bei der Landwirthschaft erübrigte Kräfte hier wieder verwerthet werden können. Oder es werden Bodenmassen losgetrennt und durch Bewässerung und Ableitung in andere Bezirke geführt, die niedriger liegen, wenn nicht bereits befahrene Strecken zur Beförderung des Bodens in Eisenbahnwagen schon benutzbar sind. Wo hohe Dämme zu schütten sind, wurde früher auf die Gattung des Bodens, der benutzt werden sollte, beziehungsweise auf dessen Mischung geachtet, damit keine Abrutschungen und Senkungen stattfänden; später wurden die Dämme aus jeder Art von Sand geschüttet und zur besseren Ausdauer an den Böschungen mit tiefwurzelndem Gras besäet, dessen Ertrag dann besonders verpachtet wurde. Bei der Anlage des Planums ist es die Feldmeßkunst, welche sich besonders zu bewähren hatte, um die Anlage der entsprechenden Höhe der Bahnstrecken festzustellen, die man oft an den verschiedensten Stellen zu gleicher Zeit anfing und die dann zusammentreffen mußten.

Der Ankauf des nöthigen Grundbesitzes veranlaßt bedeutende Auseinandersetzungen, da die Bahn oft ein Besitzthum mitten durchschneidet und den Verkehr der beiden Hälften vielfach beschränkt. Es werden dadurch Wegeübergänge, Durchlässe und Ueberbrückungen nothwendig, die alle auf Kosten der Bahnverwaltung hergestellt werden. Sind bebaute Felder noch vor der Ernte benutzt, so hat der Verkäufer Fruchtentschädigungen zu beanspruchen. In vielen Fällen wird, wenigstens in neuerer Zeit, soviel Terrain erworben, daß außer den an beiden Seiten der Bahn erforderlichen Abzugsgräben das Planum Raum für mehrere Geleise enthält. Bei den Bahnhöfen hat sich das selten übersehen lassen, da durch den starken Verkehr bedeutendere Räume an Stationen nothwendig wurden, bei denen vorher nicht auf eine derartige Ausdehnung gerechnet werden konnte. Die Geleise werden in gleicher Höhe — bei starken Curven legt man das äußere etwas höher — auf eisernen Unterlagen oder Schienenstühlen befestigt, unter welchen in bestimmten Entfernungen Schwellen liegen, die theils aus Eichen- oder Buchenholz, theils aus Kiefernholz bestehen. Die ersteren wurden früher ohne besondere Zubereitung gebraucht, während man sie dann kreosotirte, die letzteren wurden entweder mit Kupfervitriol- oder mit Zinkchloridlösung getränkt, um sie gegen Luft und Feuchtigkeit länger zu schützen. Dies

Verfahren wird Imprägnirung genannt. Die Zwischenräume zwischen den Schwellen sind verschieden, man legt sie an den Stellen oft näher aneinander, wo die Schienen zusammenstoßen, wodurch eine ruhigere Bewegung der Wagen erreicht wird. Vielfache Vortheile hat bei allen diesen Manipulationen die Erfahrung von drei Jahrzehnten herbeigeführt. Die Schwellen haben je nach ihrem Zwecke verschiedene Länge-, Höhe- und Breitedimensionen. Unter dieselben wird gewöhnlich Kies geschüttet. Möglicherweise wird man später, je theurer das Holz wird, zu eisernen Unterlagen statt der hölzernen Schwellen allgemein übergehen, wodurch auch Aenderungen in den übrigen Manipulationen erforderlich werden würden. Die Versuche, welche damit gemacht wurden, haben sich sehr wohl bewährt. Auch Steinunterlagen hat man versucht, es scheint dies aber nicht zu weiteren Proben veranlaßt zu haben.

Die Schienen werden auf verschiedene Art befestigt, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann, weil das zu sehr in das Gebiet der Technik hinübergreift, die ihre eigene Geschichte hat, worüber die Jahresberichte verschiedener Bahnen und mehrere Werke in ausführlicher Weise genauen Aufschluß geben. In einzelnen sind die verschiedenen Befestigungsarten im Durchschnitt bildlich dargestellt, wobei die Stellung der Schrauben, Unterlagen, Laschen, Nägel und wie diese Theile alle heißen, zum Schienenprofil vorgeführt ist.

Die Schienen waren früher theils gegossen, theils geschmiedet, später wurden sie gewalzt und dann aus Gußstahl verfertigt. Die letzten beiden Gattungen werden jetzt bei Neubauten ausschließlich benutzt und zwar in Höhe von 4 bis 5 Zoll (10 bis 13 Cr.) wogegen dieselbe früher oft nur $2\frac{5}{8}$ bis $3\frac{1}{2}$ Zoll betrug. Die Formen und Gewichte sind sehr verschieden, die Schienen werden theilweise danach benannt; es giebt Flachschienen, *T*, *I*, *Ω* (Omega), einfache und doppelte Stuhlschienen, Brückenschienen, Vignolaschienen (wohl nach einem italienischen Baumeister aus der Mitte des 16. Jahrhunderts) und andere Formen. In Betre des Gewichts ist zu bemerken, daß dasselbe für den laufenden Fuß zwischen 7 und $12\frac{1}{2}$ Kilogrammen variirt, und die Länge der Schienen etwa 5 bis 7 Meter beträgt. Pferdebahnschienen sind natürlich noch leichter, weil sie nicht die schweren Locomotiven zu tragen haben und die Transportwagen selbst sowie ihre Ladung nur $\frac{1}{4}$ oder höchstens die Hälfte des Gewichts der andern haben, diese auch mit einer geringern Geschwindigkeit und einzeln über die Bahn gehen. Ebenso ist ein Theil auf amerikanischen Bahnen bedeutend leichter, sobald die Schienen der Länge nach durch Schwellen unterstützt werden.

In den ersten Jahren wurden die Schienen von den deutschen Eisenbahn-Bau-Verwaltungen von Guest, Levis und Comp. und Baily Brothers und Comp. in South-Wales, überhaupt aus England bezogen. Später lieferten sie die Eisenhütten Westfalens von Jacobi, Haniel, Lehrkind, Falkenod und Comp. in Oberhausen, in Haspe, Dortmund, Essen, sowie die Hütten Schlesiens, wie Laurahütte, Alvenslebenhütte, Marthahütte, Pielahütte. In dem Betriebs-Berichte der Kgl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn pro 1868 steht (Seite 38) ein specielles Verzeichniß der Lieferanten, Preise und Gattungen der Schienen, welche für dieselbe verwendet wurden und wofür in dem Zeitraum von 1841 bis 1868 beinahe 10 Millionen Thaler ausgegeben sind. Man ersieht aus jener interessanten Nachweisung, daß während früher 1 Fuß englische gewalzte Schienen von 14 Pfund etwa 5 Thlr. 23 Sgr. kostete, man jetzt für 1 Fuß deutsche 3 Thlr. 24 Sgr. bis 4 Thlr. $22\frac{1}{2}$ Sgr. bei $22,_9$ Pfund Schwere und für Gußstahlschienen desselben Gewichts 5 Thlr. 20 Sgr. bis 6 Thlr. 19 Sgr. zahlt.

Die Entfernung der beiden Schienenreihen von einander, die Spurweite, ist in Deutschland bei den Locomotivbahnen vorschriftsmäßig 4 Fuß $6\frac{7}{8}$ Zoll (1 Meter, 43 Cr. 52 M.) oder 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll englisch, dagegen beträgt sie bei den Pferdebahnen, welche mitunter oder zeitweise auch mit besonders dazu gebauten Tendermaschinen befahren werden, nur bis 30 Zoll. Diese Gattung Bahnen ist nur in den Bergwerks-Bezirken und an einigen andern Stellen für kurze Strecken im Betriebe. Man beabsichtigt aber in neuester Zeit den Bau solcher als secundärer Bahnen zu veranlassen, deren Wagen nur gewisse kleine Strecken befahren und nicht auf die größern Bahnen, die sie nur verbinden sollen, übergehen. Die Differenz der Spurweite auf den badischen Bahnen, welche früher um $6\frac{1}{2}$ Zoll breiter waren, ist bereits seit 1855 gänzlich beseitigt, so daß in Deutschland die Wagen einer Bahn auf die andere ungehindert übergehen können, soweit dies nämlich im Interesse des Verkehrs liegt. Denn dieses verlangt allerdings, daß diesem Verfahren gewisse Grenzen gesetzt werden, weil sonst die Wagen einer Bahn in aller Welt herum wandern könnten, oft leer den Rückweg antreten müßten, um zu rechter Zeit wieder abgeliefert zu sein, während daheim ein Mangel daran oder doch an der nöthigen Auswahl und an der erforderlichen Aufsicht darüber entstände.

Es muß hierbei erwähnt werden, daß die russischen Bahnen eine ganz abweichende Spurweite haben, mit Ausnahme der polnischen, Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahn, welche am linken Weichselufer münden, während die weiter liegenden auf dem rechten

Ufer enden. Eine Verbindung mit Deutschland wird dadurch in der Anlage unmöglich und sollte wohl auch aus politischen und strategischen sowie handelspolitischen Gründen unmöglich gemacht werden. Die Verhältnisse der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und russisch Polen sind noch klägliche, und um in den unterdrückten Grenzländern keine Nahrung zu schaffen für eine höhere Cultur und ein größeres Selbstbewußtsein der Menge, werden Hindernisse aller Art entgegengestellt. Eisenbahnwagen, welche für russische Bahnen in Deutschland oder England gebaut werden, müssen auf besondern Nothachsen oder Truks über die diesseitigen Bahnen befördert werden, während sie sonst auf eigenen Rädern und mit weit geringeren Umständen nach dem Bestimmungsorte gelangen. So werden, wenn auch nicht für immer, doch auf lange Zeit hinaus nähere Verbindungen unmöglich gemacht, oder sie werden später nur unter großen Opfern und Kosten einmal erreicht werden. Allerdings hat in neuerer Zeit in Amerika eine Erfindung bewiesen, daß auch diese Schwierigkeiten zu überwinden sind. Die Grand-Trunk-Eisenbahn in Canada hat eine breitere Spurweite als die Nachbarbahnen, nämlich 5 Fuß 6 Zoll, so daß früher die Waaren stets an beiden Endpunkten Montreal und Sarnia umgeladen werden mußten. Eine Gesellschaft, die National-Despatch-Linie, hat deshalb seit 1868 Güterwagen mit veränderlicher Spurweite in Gebrauch zu nehmen beschlossen, deren Achsen mit den Rädern in solcher Art verbunden sind, daß mit geringer Mühe und in kurzer Zeit (einigen Minuten) die Räder darauf verschoben werden können, um entweder für die Breite oder für die schmale Spur zu passen. Die Wagen müssen dann über ein 24 Fuß langes Geleisstück mit convergirenden Geleis- und Zwangsschienen gehen.

Fast sämmtliche deutsche Bahnen wurden bei ihrer Entstehung nur mit einem Geleise erbaut. Erst als sich der Verkehr bedeutend hob, und dies geschah in kurzer Zeit, oft nach wenig Jahren mußte für ein zweites, bisweilen drittes Geleise gesorgt werden. Auf diesen doppelgeleisigen Bahnen liegen die Geleise in 9—12 Fuß großen Entfernungen von einander, auf den Bahnhöfen auch weiter, je nach dem Bedürfniß. Ueberall, wo ein Geleis in das andere führt, liegen Weichenanlagen, und es giebt einen interessanten Anblick, wo eine Menge Geleise durch Weichen verbunden sind, oder wo sich die Schienen kreuzen und mehrere mitunter schmal und breitspurige nebeneinander durch Weichen oder Zwangsschienen quer über eine Reihe anderer hinlaufen, wie man dies vor dem Bahnhofe von Morgenroth (Oberschlesien) sehen kann. Dort kreuzen Locomotiv- und Pferdebahngeleise in mehreren Reihen.

Die Weichen werden bei den verschiedenen Bahnen auch verschieden

construirt angelegt, doch braucht man größtentheils sogenannte selbstthätige, wobei sich das Gegengewicht der Stellvorrichtung umlegen läßt. Des Abends werden sie durch Laternen erleuchtet, welche nach den entgegengesetzten Richtungen verschiedenfarbige Scheiben haben um dem Locomotivführer die Stellung der Weiche kenntlich zu machen. Die Zungen der Weichen, welche bis 18 Fuß Länge haben, müssen von ganz besonders feinkörnigem gewalztem Eisen oder aus Gußstahl hergestellt werden. (Unter den Schriften über den Eisenbahnbau, die bereits zahlreich geworden, sind die von Becker, Straßen- und Eisenbahnbau 1855, von Heider, von Hacault und Weber, Cretle und a. zu nennen.)

Um den nächsten Stationen anzuzeigen, daß ein Eisenbahnzug abfahren werde, oder abgegangen sei, und um die Beamten auf der Zwischenstrecke zu erhöhter Aufmerksamkeit zu veranlassen, bedient man sich seit Erbauung der Eisenbahn verschiedener Mittel, welche dem Auge und dem Gehör wahrnehmbar sind, vor allem der optischen Telegraphen. Diese sind sehr mannigfaltiger Art; bald befinden sich an einem Maste, deren etwa 9 auf eine Meile gerechnet werden, zwei gewöhnlich durchbrochene bewegliche Arme, welche je nach den verschiedenen Mittheilnngen anders gestellt werden können. Die Streckenbeamten sehen daraus, wie das Signal von der Abgangsstation gestellt wird, je nachdem ein Arm aufgezogen ist oder zwei, auch drei, wie dieselben stehen, ob nach unten, nach oben, schräg, wagrecht, nach rechts oder nach links, ob dazu noch eine Scheibe oder ein Korb aufgezogen wird, — sie sehen daraus, sobald und aus welcher Richtung ein Zug ankommt, und die Locomotivführer richten sich darnach, ob sie schnell fahren können, ob die Bahn frei ist oder ein Hinderniß bietet, ob sie langsam fahren oder anhalten müssen. Bald befindet sich an einem Maste ein um eine horizontale Achse beweglicher Pfeil von Holz oder Blech, roth oder dunkel gefärbt, dessen veränderte Stellungen bestimmte Mittheilungen bezeichnen, wozu ebenfalls die Scheibe oder ein Korb zum Aufziehen gehört. Diese Vorrichtungen sind vielfach verbessert worden und es ist dabei namentlich auch das Streben hervorgetreten, für Deutschland gleiche Einrichtungen zu treffen und nach und nach Uebereinstimmung darin herbeizuführen. So fand im December 1870 in Berlin eine Conferenz von Eisenbahn-Technikern statt, welche die Einführung des Block-Signalsystems auf allen norddeutschen Bahnen besprach und sich über die wichtigsten Grundsätze einigte, die bei dessen praktischer Durchführung zur Anwendung kommen sollen. Auch von Seite des preußischen Handelsministeriums wurde anerkannt, daß den Sicherheitsrücksichten durch das schon auf einigen deutschen Bahnen eingeführte System, welches hier den Namen „Absperr-Signal-

System" führt, in möglichst vollkommener Weise genügt werde. Es besteht im Wesentlichen darin, daß die ganze Bahn in Abschnitte getheilt wird, welche sich unter einander blos die Zeichen: „Linie frei" (line open) und „Linie besetzt" (line blocked) geben, deren Mittheilung an das Zugbegleitungspersonal sodann durch optische Armsignale erfolgt. Durch diese Combination wird das Princip durchgeführt, daß kein Zug in eine der erwähnten Bahn-Abtheilungen einfahren darf, ohne daß vor ihm das Zeichen „Bahn frei" gegeben worden ist, daß ferner in dem Momente, wo der Zug in die Abtheilung eintritt, der Anfangspunkt dem Endpunkte derselben das Signal: „Bahn besetzt" gibt und das gleiche Zeichen von dorther empfängt. Vermöge dieser Einrichtung bewegt sich jeder Zug fortwährend zwischen Haltsignalen und ist durch dieselben sowohl nach vorwärts als nach rückwärts vollständig gedeckt. Die Züge können sich (theoretisch) demnach einander nie auf kürzere Entfernung als auf die Strecke einer Bahnabtheilung nähern. Die Einführung dieses Systems war zum 1. Januar d. J. beabsichtigt, ist jedoch in Folge der Kriegsereignisse und weil die Herstellung der bezüglichen Einrichtungen einen längern Zeitraum erfordert, noch nicht vollendet worden.

Bei Nacht werden entweder Laternen mit verschiedenfarbigen Gläsern für die entgegengesetzten Richtungen aufgezogen, oder die zwischen den durchbrochenen Stellen der Arme befindlichen bunten Gläser werden durch Lämpchen erleuchtet. Für nebliges Wetter oder für die Nacht hat man (am Rhein) Knallsignale, oder man giebt den Telegraphen- und Bahnwärtern ein Horn, mit welchem sie sich gegenseitig mit bestimmten Signalen in der Richtung nach der Ankunftsstation das bevorstehende Vorüberfahren des Zuges ankündigen. Im letzten Decennium sind in der Nähe der Telegraphen- oder Wärterhäuser, welche zum Theil bewohnbar gebaut und eingerichtet sind, Glockenhäuschen aufgestellt, auf denen ein Hammer angebracht ist, der durch den elektrischen Telegraphen von der Station des abgehenden Zuges in Bewegung gesetzt und mehrmals auf eine Glocke aufgeschlagen wird, wodurch ein dem Läuten ähnlicher Klang entsteht, der ganz sicher dem Beamten die Ankunft des Zuges ankündet. Man nennt daher die Vorrichtung Läutewerke. Bahn- und Telegraphen-Wärter, sowie Weichensteller haben ganz besondere Instructionen für die Stellung der Telegraphen, der Weichen, für rechtzeitige Schließung der Barrieren an Wegübergängen für Wagen und Personen.

Der elektrische Telegraph ist erst lange nach dem Bau des Eisenbahnnetzes zu allgemeiner Benutzung bei den Bahnen gelangt. Die

ersten Telegraphen wurden im Jahre 1843 in Deutschland eingeführt; seitdem haben sich die Einrichtungen vielfach vervollkommnet. Sie werden bei den Eisenbahnen zunächst zu denselben Zwecken benutzt, wie die optischen, um der nächsten Station den Abgang eines Zuges zu melden. Namentlich auf eingeleisigen Strecken hat diese Einrichtung besonderen Werth, daß von der Station, wohin der Zug angemeldet wird, kein anderer abgehen und diesem entgegenfahren kann. Es wäre dies zwar nach den vorgeschriebenen Fahrplänen nicht möglich, wie es scheinen könnte, aber es veranlassen mitunter Einflüsse, über die nicht immer Herr zu werden möglich ist, Verspätungen eines Zuges, so daß der andere darauf Rücksicht nehmen muß. Nur ein Beispiel: Es hat geregnet, während dessen hat es sich aber so abgekühlt, daß es zu frieren beginnt und das Glatteisen (Glatteis frieren) eintritt, dann drehen sich die Räder der Locomotive ohne den nöthigen Widerstand zu finden, sie zieht also nicht. Geschieht dies auf der Station oder in deren Nähe, so läßt sich durch Sandstreuen dem abhelfen, kommt es aber bei der Fahrt auf der Strecke vor, so läßt sich die erforderliche Schnelligkeit nicht erzwingen, um zu rechter Zeit einzutreffen. Bei starken Steigungen verschlimmert sich der Uebelstand und tritt auch ohne Glatteis ein. In neuerer Zeit hat man deshalb Sandstreu-Apparate an einigen Locomotiven angebracht, so daß diesem Hinderniß jederzeit abgeholfen werden kann. Auch bei Schneeverwehungen, bei ausnahmsweise starker Personen-Frequenz und in manchen anderen Fällen treten Verspätungen ein selbst bei Bahnen, welche sonst eine strenge Pünktlichkeit beobachten. Ueber alle Verspätungen und deren Gründe werden besondere Nachweisungen geführt. Zu der angegebenen Benutzung des elektrischen Telegraphen treten noch allerhand Mittheilungen, welche sonst schriftlich gemacht werden mußten, wie sie der Dienst im Betriebe nothwendig macht, wie die Bestellung von Wagen, deren Rückberufung von einer Station zur andern, Anordnungen und Anfragen in Betreff des Betriebes. Außerdem wird in neuerer Zeit ein portativer Telegraphen-Apparat in dem Packwagen jedes Zuges mitgeführt, welchen der Zugführer, im Falle dem Zuge unterwegs ein Unfall widerfährt, sofort an die Telegraphenleitung befestigen und wodurch er sich mit der nächsten Station in Verbindung setzen kann. Es müssen deshalb alle Zugführer telegraphiren und mit den Apparaten umgehen können und lernen, wenigstens mit den einfacheren. Es sind mehrere Gattungen im gewöhnlichen Gebrauche, am meisten Morse, Kramersche und Siemenssche Telegraphen; mit einigen Apparaten sind Einrichtungen verbunden, um die telegraphirten Worte

sogleich niederzudrucken, was jedoch bei den Staatsdepeschen ausgeschlossen ist, sobald sie in Chiffern gegeben werden.

Die übrigen Bestimmungen des Telegraphen zu nicht dienstlichen Zwecken, die Benutzung der Leitungen für die Staatsverwaltung oder das correspondirende Publikum gehören nicht speciell zum Eisenbahnwesen und dessen Betrieb. Es werden zu jenen Zwecken auch Telegraphen eingerichtet, wo keine Eisenbahnen liegen. Sie verschaffen dem Staate eine gewinnbringende Einnahmequelle, welche auch zugenommen hat, obwohl die Gebühren nach und nach um ein Bedeutendes herabgesetzt werden konnten.

Die Telegraphendräthe, welche auf gläsernen oder Porzellan-Isolatoren befestigt werden, bestehen größtentheils aus Eisendraht, an den Uebergangsstellen und den Abzweigungen nach den Telegraphen-Bureaux aus Kupfer- oder verzinktem Eisendraht. Welche Menge von Materialien der verschiedensten Art bei der Verwaltung der Telegraphen verbraucht wird, davon giebt die Aufzählung in den Jahresberichten, worin folgende Gattungen genannt werden, einen Begriff: Kupfervitriol, Zinkcylinder, Kupferpole, Bittersalz, Batteriegläser, Einsatzgläser, Glastrichter, Glasdeckel, Depeschenpapier, Gewichtsschnur, Asphalt, Uhrenöl, Isolirköpfe, Drahtmuffen, Telegraphenstangen u. s. w. Die Telegraphen werden bei den Eisenbahnen sowohl über der Erde als auch unterirdisch gelegt; die Verbindung der Leitungen bei Drehbrücken (zum Durchlaß von Schiffen mit Masten) wie z. B. bei Breslau und Glogau ist durch in den Fluß versenkte Kabel hergestellt. Ueber diesen Gegenstand ist kürzlich die fünfte und den neuesten Zuständen des Telegraphenwesens angepaßte Auflage eines ausführlichen Buches erschienen, nämlich von: Dr. H. Schellen, der elektromagnetische Telegraph in den Hauptstadien seiner Entwickelung und in seiner gegenwärtigen Ausbildung und Anwendung, nebst einem Anhange über den Betrieb der elektrischen Uhren. Ein Handbuch der theoretischen und praktischen Telegraphie für Telegraphenbeamte, Physiker, Mechaniker und das gebildete Publikum. Mit 573 in den Text eingedruckten Holzstichen.

### 3. Gebäude und Betriebsmittel. Bahnhöfe, Locomotiven, Personen-, Güter- und Viehwagen, Wagenschuppen, Werkstätten.

Die Einrichtungen der Bahnhöfe mit ihren Perrons, den verschiedenen Expeditions-, Telegraphen-, Post-, Bau- und Stationsbureaux, ihren Wartesälen, Staats-, Empfangs-, Speise-, Wasch- und Restaurationszimmern haben eine große Mannigfaltigkeit von der

einfachsten bis zu den luxuriösesten. Es wird in Deutschland wohl nur noch in wenigen Gegenden Menschen geben, die wenn sie nicht selbst Bahnhöfe gesehen, nicht wenigstens durch Beschreibung dieselben kennen gelernt haben.

Sowohl der gesteigerte Verkehr großer Städte als auch die wachsenden Einnahmen mehrerer Bahnen haben bewirkt, daß in den letzten Decennien Bahnhöfe mit besonderem Luxus und Comfort ausgestattet, in bedeutenden Dimensionen erbaut wurden, und die nur wenig Vergleichbares mit gewöhnlichen Stationsgebäuden haben; doch sind auch auf kleineren Stationen, wo mehrere Bahnen einander kreuzen, stattliche Gebäude mit eleganten Einrichtungen gebaut worden. Sie geben alle den deutlichen Beweis, in welch rapidem Wachsthum die Bahnen begriffen sind; man betrachte das alte kleine und das ausgedehnte neue Empfangsgebäude der Oberschlesischen Bahn in Breslau, die Bahnhofsbauten in Köln, Berlin, Kassel, Stuttgart, Wien u. a. Orten. Und doch reichen einige derselben schon nicht mehr vollständig aus. An Orten, wo die Verwaltungen ihren Sitz haben, befinden sich auch die Bureaux für deren Beamte in den Gebäuden oder in ihrer Umgebung, die leider mitunter in völlig unzweckmäßigen und unzureichenden Räumen untergebracht sind.

Da die Bahnhöfe größtentheils außerhalb der Stadt angelegt wurden, so haben sich an vielen Orten große neue Stadttheile gefunden, welche sie zuletzt mit der Stadt verbanden. Oede gelegene und sonst von Niemand begehrte Häuser sind oft nach wenigen Jahren zu einem belebten Stadttheil, Grund und Boden, der im Werthe höchstens nur dem Ertrage von Gemüse entsprach, ist plötzlich zum gesuchten Terrain für Hausbauten geworden. Speculanten, die rechtzeitig einen großen Flächenraum erwarben und parcellirten, wurden reiche Leute, ohne daß dabei ein Anderer etwas verloren hätte.

Die Bahnhöfe veranlaßten in früheren Zeiten das Zusammenströmen von Menschenmassen zuerst aus Neugierde, dann wurden sie oft als Restaurationen beliebter Aufenthaltsort der Spaziergänger. Endlich fanden dort auch in der dem Jahre 1848 vorhergehenden Zeit mitunter die ersten politisirenden Versammlungen statt. Da die Polizei das nicht direct recht verhindern konnte, so wurde den Restaurateuren untersagt, Beleuchtung zu geben. In wenigen Minuten waren die Versammelten mit Dreierlichtern versehen und setzten unter allgemeiner Heiterkeit ihre Besprechungen und Unterhaltungen fort. So war es in Breslau in dem alten Oberschlesischen Empfangsgebäude.

Gewöhnlich sind die Bahnhofsgebäude mit Gartenanlagen umge-

ben, so daß die Umgegend dadurch einen angenehmen Beitrag zur Verschönerung der Stadt erlangte und der Verkehr nach dem Bahnhofe einen Reiz mehr hatte. Als Haupt-Betriebsmittel sind die Locomotiven mit ihrem Tender, dem Vorrathswagen für Kohlen, Cokes, Holz, Wasser, die ebenso wie die Locomotiven jetzt größtentheils drei Achsen haben, die älteren oft nur zwei, ferner die Personen-, Güter-, Gepäck-, Vieh- und Kesselwagen zu nennen. Von den Locomotiven sind aus der ersten Zeit des Eisenbahnbetriebes noch einzelne in Benutzung; da aber nach dem ersten Jahrzehnt in vielen wichtigen Theilen Verbesserungen eintraten und solche an den alten Maschinen nicht mehr anzubringen oder auszuführen waren, denn sowohl ihre Kraft als ihre Schnelligkeit wurden erhöht, so sind die meisten davon ausrangirt worden. Die ersten Locomotiven wurden von R. Stephenson, dem Erfinder, aus New-Castle selbst bezogen, und es findet sich in den Verzeichnissen der verschiedenen deutschen Bahnen eine große Anzahl derselben aufgeführt. Außerdem lieferten Cockerill in Seraing, Sharp und Comp. in Manchester, Jones und Potts in Newton, viele auch Norris in Philadelphia, Baldwin ebenda, Taylor in Washington, Regnier und Poncelet in Lüttich, seit 1845 bereits Borsig in Berlin und eine große Menge deutscher Locomotiv-Bauanstalten, wie Egells, Wöhlert in Berlin, Keßler in Karlsruhe, Hartmann in Chemnitz, Ruffer und Comp. in Breslau, Maffei in München, Egestorff in Hannover, Henschel und Sohn in Kassel, W. Günther in Wiener-Neustadt (von dem auch Locomotiven für schmalspurige Bahnen gebaut wurden) und andere. Die vorhandenen alten Maschinen werden zum Rangiren oder zur Reserve gebraucht.

Das Rangiren ist das Einreihen der Güter-Wagen zu einem Zuge, welche nach verschiedenen Stationen bestimmt sind, nach der Reihenfolge derselben, so daß diejenigen Wagen, welche nach ein und derselben Station kommen sollen und auf großen Stationen von verschiedenen Magazinen her zusammengefahren werden müssen, dicht hintereinander gestellt werden. Auf jeder Station werden die dann hinzukommenden Wagen in die ganze Reihe, welche dazu erst getrennt werden muß, wieder eingeschoben. Das Einreihen geschieht auf den größereu Stationen durch Locomotiven, auf kleineren auch durch Menschenhände, bei den Personenzügen werden die gebrauchten Wagen durch solche stets herangeschoben; man versuchte das Rangiren früher mit Pferden, es hat sich das aber nicht bewährt.

Man unterscheidet gewöhnlich Locomotiven für Schnell- oder Courierzüge und Locomotiven für Personen- und für Güterzüge. Die ersteren haben ein besonders großes Schwungrad, welches bei gleich schneller

Umdrehung eine bedeutend größere Strecke zurücklegt, dafür allerdings von der Maschine eine größere Kraftanstrengung in Anspruch nimmt. Daher wird von einem Schnellzuge in einer Stunde in Deutschland durchschnittlich eine Strecke von 6, bei Courierzügen 7—8 Meilen zurückgelegt, während die Personenzüge nur 4—5 Meilen laufen. Diese Unterschiede sind in der ersten Periode wenig oder gar nicht hervorgetreten, weil bis dahin keine so verschiedenen Gattungen von Maschinen existirten. Zu der Locomotive gehört der Tender, d. i. ein (mit Ausnahme einiger alter an der Maschine befestigter) auf eigenen Rädern laufender Vorrathswagen für Brennmaterial und Wasser, das jetzt auch gewärmt eingefüllt werden kann, und für allerhand Utensilien.

Manche Locomotive legt in Jahresfrist über 6000 Meilen zurück und man hat Locomotiven, welche überhaupt weit über 60,000 Meilen gefahren sind und auch dann noch gebraucht werden, wie eine von Borsig in Berlin im Jahre 1847 gebaute der Oberschlesischen Bahn. Die Kosten einer Locomotive betragen zwischen 12 und 18,000 Thalern, je nach der Zeit ihrer Beschaffung, da sie früher bedeutend kleiner und leichter waren, und nach der Gattung. Geheizt wurden sie in früherer Zeit mit Holz oder Kohlen, später mit Cokes (entgasete Kohlen) und im letzten Jahrzehnt wieder mit 'Kohlen. In Bayern werden außer diesen auch vielfach Stich- und Preßtorf, sowie Braunkohlen zum Heizen verwendet. Das Gewicht einer Locomotive betrug früher ohne Kohlen und Wasser 370 bis 420 Centner, mit derselben 420 bis 460, in neuerer Zeit ist das Gewicht bis auf 875 Centner gestiegen.

Die Personenwagen, nach den mehr oder minder bequemen und luxuriös ausgestatteten Plätzen und demnach auch höheren oder geringeren Preisen in vier Klassen getheilt, haben sich, wie alle Einrichtungen im Laufe der Zeit, bedeutend verbessert; die vierte Klasse ist, mit Ausnahme von Baden, wo sie schon 1843 bis 1853 gebräuchlich war, erst im letzten Jahrzehnt hinzugetreten, bis jetzt nur für Stehende, etwa 20 in einem Coupé, während in den übrigen drei Klassen je 6, 8, 10 Sitz-Plätze im Coupé sind. Wer in den vierziger Jahren noch in offenen unbedeckten Personenwagen gefahren ist, dem Regen und Wetter ausgesetzt wie bei der Freiburger Bahn, oder in Wagen mit vier langen Sitzbänken, oben und an beiden Langseiten mit Lederplanen ohne Fenster geschlossen, so daß Luft und Licht nur vorn oder hinten zwischen den andern Wagen hineinkamen, wie auf der Leipzig-Dresdener Bahn in der dritten Klasse, oder wer zwischen Leipzig, Halle und Köthen in Wagen derselben Klasse gesessen und die ganze Gesellschaft zu gleicher Zeit nach rechts und links hat wackeln sehen (1846), der wird den außer-

ordentlichen Fortschritt bei den Wagen und auf den Bahnen, auch auf denselben Strecken am besten erkennen, wenn er jetzt dort fährt. Ebenso wird er die classische Grobheit, wie sie einige Zeit in den ersten Jahren des Bestehens bei dem Betriebspersonal der Niederschlesisch-Märkischen Bahn weit berühmt war, schon längst weder dort noch anderswo mehr wiederfinden. Die Einrichtungen, nach denen während der Fahrt die Schaffner die lebensgefährliche Reise an den Trittbretten außerhalb längs der Wagen machten, um die Billets zu controliren und zu coupiren, werden wohl mit der Zeit verschwinden und allmählich wieder mehr Wagen eingeführt werden, wie sie nach amerikanischer Art recht praktisch in der ersten Periode zwischen Berlin und Frankfurt a. O., auch zwischen Görlitz und Kohlfurt liefen, auch jetzt wieder zwischen Berlin und Wien im Gebrauche sind, in denen ein Gang mitten durchführt, von dem man erforderlichen Falls in die nächsten Wagen gelangen könnte und in dem das Billetrevidiren des Schaffners während der Fahrt sehr wohl und sicher ausführbar ist. Der dadurch entstehende Verlust für Plätze ist nicht in Rechnung zu ziehen, weil man festgestellt hat, daß doch durchschnittlich nur 40 bis 50 Procent der Sitzplätze benutzt werden, ausgenommen auf den Bahnen, auf welchen der Personenverkehr überhaupt eine größere Rolle spielt und dann der mittlere Durchschnitt, wie bei Bahnen nach vielbesuchten Gegenden und Bädern der Fall ist, oft weit überschritten wird. Auf solchen schafft man auch besondere Annehmlichkeiten für die Reisenden, wozu es im Sommer gewiß gehört, daß statt der gepolsterten Bänke in zweiter Klasse solche mit Rohrgeflecht eingestellt werden, wie wir sie auf der Albertsbahn zwischen Dresden und Tharandt (seit 1868 Staatsbahn) und auf der Rheinischen Bahn zwischen Bonn und Rolandseck gesehen haben. In den letzten Jahren hat man Personenwagen mit zwei Etagen gebaut; auf der Altona-Kieler Bahn sieht man dieselben und in Frankreich findet man dergleichen zwischen Lyon und Croix. Die meisten Bahn-Verwaltungen besitzen auch besonders comfortable eingerichtete Salonwagen zu den Reisen hoher und höchster Personen, sowie andere mit geräumigeren Coupé's für Gesellschaften, welche vorher dieselben bestellen. In Oesterreich hat man Hof-, Salon- und Commissionswagen.

Die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnwagen drückt man gewöhnlich durch Angabe der von denselben durchlaufenen Meilen aus, abgesehen von ihrer Dauer, welche bei den Personenwagen durchschnittlich mehr Jahre umfaßt als bei den Güterwagen. Personenwagen durchlaufen auf den Bahnen, welche nicht vorzugsweise auf Personenverkehr angewiesen sind oder doch, wie oben bemerkt, einen solchen vermöge ihrer

Lage zeitweise erreichen, zwischen 3= bis 4000 Meilen per Achse, wogegen die Gepäck= und Güterwagen in einzelnen Jahren unter 3000 herab — in anderen wieder über 4000 hinausgehen. Es kann aus diesen Angaben nicht immer auf die Frequenz einer Bahn geschlossen werden, weil es davon abhängt, ob viel oder wenig Wagen zur Disposition stehen und ob sie viel auf anderen Bahnen gelaufen sind. Die Passagier=Gepäck=Wagen, auch Conducteurwagen genannt, werden bei den Personenzügen zur Aufnahme des Passagiergepäcks und mitunter bei den Güterzügen zur Aufnahme des Stückgutes benutzt: sie werden hinter dem Tender der Locomotive eingereiht. Zunächst kommt dann der Postwagen (in einigen Zügen auch der letzte Wagen), welcher gewöhnlich Eigenthum der Postverwaltung ist, zu dessen Beförderung mit den Briefschaften und Zeitungen die Eisenbahnverwaltung verpflichtet wird, für dessen Benutzung zu Packeten sie aber in vielen Ländern Entschädigung erhält. Mitunter enthalten die Personen=Gepäck=Wagen ein Post=Coupé, wie auf der Berlin=Hamburger Bahn. Die Eisenbahn=Postwagen enthalten auf jeder Seite eine Oeffnung, in die das Publikum im letzten Augenblicke vor Abgang des Zuges noch Briefe einlegen kann. Es hat sich deshalb die an manchen Orten versuchte Absperrung des Perrons für nicht Mitfahrende auch nicht aufrecht erhalten lassen, wenn die Interessen des Publikums nicht empfindlich geschädigt werden sollten. In jedem solchen Postwagen fahren Postbeamte zur Ordnung der eingegangenen Briefe und Packete nach den Bestimmungsorten mit, für welche auch keine Gebühren von der Eisenbahnverwaltung erhoben werden.

Das Gewicht der Personenwagen beträgt 120 bis 200 Centner, deren Neubeschaffung kostet durchschnittlich etwa 2= bis 4000 Thaler, die Passagier=Gepäckwagen wiegen 100 bis 200 Centner, haben eine Ladungsfähigkeit von gleicher Höhe und kosten bei 2 Achsen 1300, bei drei Achsen 18= bis 1900 Thaler. Die Postwagen tragen bei etwa 200 Centner Eigengewicht in maximo 150 Centner und kosten gegen 3000 Thaler.

Die Güterwagen werden in offene, bedeckte, Vieh=, Pferde=, Stall= und Etagewagen eingetheilt; es sind dies die gewöhnlichsten Bezeichnungen, doch finden sich noch andere, deren Zweck theilweise dieselben angeben, wie die Käse=, Obst= und Milchwagen, die Borstenvieh=, Hornvieh= oder Ochsenwagen, die Schemelwagen (nur paarweise zu beladen), anderwärts Langholz= oder Kesselwagen genannt, die Plateau= oder Plattformwagen, Bügel= und Coulissenwagen, letztere mit beweglichen Hinterwänden. Die offenen Wagen haben ein Eigengewicht von 90

bis 150 Centner, tragen 120 bis 220, mitunter bis 300 Centner (die Tragfähigkeit hat mit jedem Jahrzehnt zugenommen); sie kosten 1000 bis 1700 Thaler, wogegen man für die bedeckten Güterwagen bei Tragfähigkeit von 100 bis 200 Centner und einem Eigengewicht von 100 bis 170 Centner 1100 bis 2000 Thaler bezahlt. Die offenen Wagen, entweder von Holz oder von Eisen, sind für sogenannte Ballast und ordinäre Güter und Rohproducte bestimmt, denen Feuchtigkeit wenig oder gar nicht schadet, wie Kohlen, Eisen, Erze, Holz, Steine. Sie werden oft bedeutend über ihre Borde geladen, wenn leichtere Güter wie Heu, Stroh, das mit einer großen Decke bedeckt werden kann, so wie Holz, Fässer ꝛc. darin Platz finden. Aehnliche Wagen, aber mit einem beweglichen Dache versehen, nehmen Kalk auf, der nicht naß werden darf. Die übrigen gedeckten Wagen sind sämmtlich bedeutend höher als die offenen; in ihnen werden alle übrigen Güter verladen. Die nach einer Station bestimmten Güter werden zusammenverladen und die Wagen nach der Verladung gewöhnlich mit Plomben versehen, wenn sie voll oder bis zu 40 Procent der Tragfähigkeit beladen und verschlossen sind. Auch die mit Regendecken versehenen Wagen werden mit Plomben versehen. Die Langholz- oder Kesselwagen bestehen aus zwei durch einen Langbaum in verschiedene Längen auseinander zu sperrenden Theilen, je nach der Länge der darauf zu verladenden Dampfkessel, Balken, Bretter, Latten, Stangen, wie man es in ähnlicher Weise, wenn auch nur unvollkommen bei den Holzbauern sieht, welche auf ihren sonst kleinen Wagen einen oder mehrere Baumstämme laden; da vertritt den Langbaum oft nur eine Kette oder der beförderte Baumstamm selbst. Auch hier kann eine Last bis 240 Centner wiegen. Diese Wagen haben 2 bis 4 Achsen, während die gewöhnlichen Güterwagen auf 2 oder 3 Achsen stehen. Plateaux sind Wagen mit niedrigen Borden in Höhe von einigen Zollen, vielleicht bis einen Fuß, auf denen Equipagen, Wagen aller Art, Menagerien, Schaustellungswagen, große Spritzen, landwirthschaftliche Maschinerien, Locomobilen, kleine Eisenbahnwagen (für Pferdebahnen) befördert werden. Viehwagen haben hohe Wände mit kleinen Fenstern, mit oder ohne Dächer, die für Luxuspferde und hochfeine Schafböcke bestimmten sind inwendig mit besonderen Vorrichtungen versehen, damit sich diese Thiere nicht stoßen, sie heißen Stallwagen. Zu Schweine- und Gänsetransporten hat man Wagen, deren Wände oft nur aus starken Latten bestehen und die zwei bis vier Etagen enthalten. In einen Wagen letzterer Art werden 8 bis 900 Gänse geladen; es macht das einen höchst possirlichen Eindruck, wenn der verladende Treiber mit dem Besen in der Hand die Gänse, so zu-

sagen, hineinkehrt, wie wir es in Posen gesehen haben, in dessen Nähe große Massen von Gänsen gezüchtet werden. Wenn ein Borstenvieh-Wagen nur zwei Etagen hat, werden 70 bis 170 Schweine, manchmal noch mehr hineingebracht, während die gewöhnlichen Viehwagen, je nach dem sie zwei oder drei Achsen haben, 8 bis 12 Kühe oder Ochsen, oder 6 bis 9 Pferde fassen. Nach den Bestimmungen können bei gewöhnlichen Viehwagen auf 1 Achse 3 Pferde, 3 Mastochsen, 4 Kühe, magere Ochsen, Rinder, Esel, geladen werden, 22 magere, 16 fette Schweine, 20 Kälber, Böcke, 30 Ferkel, Schafe und Ziegen, 60 Lämmer, 400 Gänse und Puter. Bei mehreren Bahnen sind in deren Verzeichnissen des Wagenparks zu jeder Gattung der Wagen die Abbildungen derselben mit Angabe der Dimensionen enthalten. Ueber die Benutzung der Güterwagen zu Militärtransporten und die dazu erforderlichen besonderen Einrichtungen wird ein späteres Kapitel handeln.

Nach dem praktischen Bedürfniß sind auf alle Stationen der Bahn Wagen vertheilt, so daß dahin stets diejenigen Gattungen zu stehen kommen, welche den Producenten der Güter am nothwendigsten sind. Tritt Mangel daran ein, so vermitteln die Telegraphen eine schnelle Bestellung und Herbeischaffung der fehlenden Wagen, soweit deren Vorrath reicht. Es treten auch Zeiten ein, zu denen die Wagen eben nicht ausreichen, entweder weil der Verbrauch des zu befördernden Materials ein bedeutenderer geworden, wie im Winter der Consum an Kohlenwagen, im Sommer an Kalkwagen ist, oder weil die Wagen in Folge der Bestimmungen in Betreff des Ueberganges nach anderen weit entfernten Bahnstrecken der Eigenthumsbahn selbst fehlen, oder endlich im Falle des Krieges, da der Staat wie im deutsch-französischen Kriege dieselben nicht nur zu den Truppen-Transporten braucht, sondern auch zum Verkehr für die Verproviantirung der Armee in den occupirten Landestheilen des Feindes requirirt hat. Es sind das eben Ausnahmefälle, welche zwar schwer auf dem Handelsverkehre lasten, aber unter Umständen wie die vorliegenden eben getragen werden müssen. Ob es im Vortheile einer Bahn liegt, die eigenen Wagen mitunter nur wenige Meilen auf der eigenen Strecke mit den Rohproducten auf weite Entfernungen über fremde Bahnen gehen zu lassen, das ist eine andere Frage, die sich nur in dem concreten Falle entscheiden läßt. Einzelne Bahnverwaltungen haben wegen des Wagenmangels harte, theilweise ungerechtfertigte Vorwürfe und Beschuldigungen ertragen müssen; gewöhnlich gingen diese aber von einzelnen gerade Betheiligten oder aus principieller Opposition gewisser zurückgestellter Interessenten hervor. Namentlich wurde einigen Bahn-Verwaltungen der Vorwurf gemacht,

daß sie nicht eine dem Verkehre, dem Bedürfniß und den Mitteln entsprechende Anzahl von Wagen anschafften. Es wird jedoch in vielen Fällen äußerst schwierig sein, festzustellen, ob das vorübergehende Bedürfniß genügende Veranlassung bietet zu einer bedeutenden Capitalsanstrengung für die Beschaffung von Reservewagen und es wird gewiß eine Frage der nächsten Zeit sein, ob der Staat respective der Militärfiscus oder auch die Staatseisenbahn-Verwaltungen eine gewisse Zahl Reservewagen aller Art anschaffen, die sie im Kriegs- und Mobilmachungsfalle oder zu Truppen-Dislocationen benutzen und in Friedenszeiten den übrigen Eisenbahnen im Bedürfnißfalle und bei augenblicklichem Wagenmangel darleihen könnten. Eine oder mehrere Staatsbahn-Verwaltungen würden die Räume für die Unterbringung und auch die Verwaltung dieses Wagenparkes übernehmen müssen.

Zu all diesem Vorrath an Fahrzeugen gehören die geeigneten Plätze und Schuppen für die Aufstellung, so daß jedes Fahrzeug ohne Schwierigkeit zur Benutzung herausgenommen werden kann. Hierzu kommen die Mittel und Vorrichtungen zur Reparatur und das nöthige Personal dafür. Die Güterwagen stehen großentheils im Freien, dagegen befinden sich auf den Bahnhöfen Schuppen für Locomotiven und Personenwagen zur Bergung derselben; hier werden die ersteren geheizt und mit dem nöthigen Wasser und Material versehen. Das Wasser wird in der Nähe dieser Schuppen gewärmt und durch einen beweglichen Krahn den Maschinen zugeführt. In den zur Reparatur bestimmten Werkstätten werden von Zeit zu Zeit auch sämmtliche Wagen gewogen, die Tragfähigkeit festgestellt, welche sich mit der Abnahme der Dehnbarkeit oder Spannkraft der Federn mit der Zeit vermindert oder durch Einsetzung neuer ändert und erhöht. Dort werden große Vorräthe an aller Art Werkzeug und Materialien gehalten. Auf den größeren Stationen hat man zur Umdrehung der Locomotiven eine oder mehrere Drehscheiben, auf denen eine zwischen 500 und 700 Centner schwere Maschine mit Tender, bei Füllung mit Kohlen und Wasser oft weit über 800 bis nahe an 900 Centner wiegend, durch wenige Menschenhände nach der entgegengesetzten Richtung oder nach verschiedenen daran mündenden Geleisen gedreht werden kann.

Viele dieser Einrichtungen waren im Anfange unvollkommen und unzureichend, haben aber durch die deutsche Intelligenz in kurzer Zeit einen enormen Aufschwung genommen; dazu kamen die Verbesserungen in anderen Ländern, die sich der Deutsche in seinem industriösen Wesen zu Nutze zu machen und den deutschen Institutionen anzupassen wußte. Ueber die Forschritte der speciellen Eisenbahntechnik giebt eine Zeitschrift

von Heusinger von Waldegg genauen Aufschluß, welche unter dem Titel: Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung erscheint. Dieselbe behandelt in einer Abtheilung den Oberbau, die Construction des Schienengestänges, die Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebebahnen, Barrieren, die Fabrikation der Schienen und Präparation der Schwellen; in einer zweiten die Bahnhofseinrichtungen: die Grundrisse, Perrons-Hallen, Wasserstationen und Krahne, Waagen; in einer dritten und vierten das Maschinen- und Wagenwesen, und das Signalwesen; optische und elektrische Telegraphen, endlich in einer fünften Abtheilung den Eisenbahndienst, Instructionen für technische Beamte, Werkstätten und Bahnarbeiter u. s. w.

### 4. Das Eisenbahnwesen der andern Länder Europas.

Diese allgemeinen Grundzüge der Einrichtungen der technischen Betriebsmittel jeder Art sind, wenn auch mit Abweichungen in Construction, nach Bedürfniß oder Gewohnheiten, doch überall ähnliche. Aber in den Bedingungen der Herstellung, in der Entwickelung, in der Handhabung des Betriebes und in den materiellen Erfolgen finden sich die Unterschiede in dem Einsenbahnwesen Deutschlands und der anderen Länder Europas. Wir wollen sie der Reihe nach einer kurzen Betrachtung unterwerfen, die Unterschiede werden sich sehr bald daraus ergeben, und sie werden, wie später entwickelt werden wird, zum besonderen Vortheile und Vorzuge Deutschlands ausfallen.

In England, so zu sagen dem Mutterlande der Eisenbahnen, wo am 4. October 1825 die erste Eisenbahn von Stockton nach Darlington eröffnet wurde, herrscht Gewerbefreiheit, so daß den Unternehmungen auch in dieser Beziehung selten ein Widerstand seitens des Staates entgegengesetzt wurde, welcher sich überhaupt von dem Vorwurfe frei zu erhalten suchte, im Verwaltungswege den Einwohnern jemals zu enge Schranken für ihre technischen, gewerblichen und Handelsinteressen gesetzt zu haben. Das Eisenbahnnetz hat sich daher dort früh und schnell zu dem größten ausgedehnt, welches irgend ein Staat in Europa hat; aber es ist auch ein sehr complicirtes geworden, und gegenüber Deutschlands Eisenbahnen ein für die Capitalisten verhältnißmäßig wenig einträgliches Geschäft. Im allgemeinen verinteressirt sich dort eine Bahn nur auf durchschnittlich 3 bis 4 Procent. Im Jahre 1846 war der Ertrag noch im Durchschnitt auf $5\frac{1}{4}$ Procent gestiegen, dagegen fiel er 1850 auf 3,31 und kam im vergangenen Jahre erst wieder einmal auf 4,49 Procent des Anlagecapitals. Das Verhältniß der Betriebs-

kosten zur Bruttoeinnahme ist von 40 auf 49 Procent gestiegen. Die Länge der englischen Bahnen betrug 1870 15145 englische Meilen.

Das Eisenbahnnetz in Belgien ist auch als bereits auf der Höhe der Entwickelung stehend zu betrachten, wenn auch die Factoren derselben, die Production von Eisen, welches nebst Kohlen die Basis für die gesammte moderne Industrie bildet, mit der Englands nicht verglichen werden kann; dieses producirt an 80 Millionen Centner Roheisen, wogegen Belgien noch nicht den zehnten Theil davon (der Zollverein etwa den siebenten) erzeugt. Während in England nur Privatbahnen entstanden, begann in Belgien der Staat 1834 mit einem Centralisationssysteme, zu dem später der übrige Theil (fast $^3/_4$) von Privatunternehmern hinzugebaut wurde. Im Jahre 1840 waren etwa 313 Kilometer fertig. (Die erste Strecke von Brüssel nach Malines wurde am 5. Mai 1835 eröffnet.) Aber die Privatbahnen haben keine besonders gute Wirthschaft geführt und der Staat wird dort in nicht langer Zeit die Bahnen oder doch die Verwaltung übernehmen.

In Frankreich begann man 1832 mit einem Strahlensystem, das in Paris seinen Centralpunkt hatte, und wozu die Anregung ebenfalls vom Staate ausging, da bei den Privaten kein Unternehmungsgeist vorhanden war oder keine Lust, und Mißtrauen dem Bau aus eigenen Mitteln entgegenstand. Endlich wurde nach zehn Jahren ein gemeinsames Wirken zwischen Staat und Gemeinden sowie Privatunternehmern zur Gründung von Gesellschaften bewerkstelligt und die ersten Bahnstrecken 1841 von Straßburg nach Basel und 1843 nach Rouen und nach Orleans eröffnet. In den Jahren 1847 und 1849 traten, durch die politischen Verhältnisse veranlaßt, Hindernisse und Stockungen ein, nach deren endlicher Beseitigung sich sechs große Gesellschaften bildeten, in deren Hände die vorhandenen Bahnen und der Bau weiterer Strecken, namentlich der beabsichtigten Verbindnngen der Strahlen übergingen. Das strategische Interesse wurde, außer Paris, erst in neuerer Zeit und nicht genügend ins Auge gefaßt.

In den übrigen Ländern Europas entstand, wenn man einzelne Bahnen ausnimmt, wie die Niederländische Rheinbahn, welche 1843 gebaut (am 28. December eröffnet) ist, und die Eisenbahn von Zürich nach Aarau, 1844 bis 47 gebaut, erst in den zwei letzten, in den meisten sogar erst in dem letzten Jahrzehnt eine rege Entwickelung des Eisenbahnbaus.

In Spanien wurden die ersten Eisenbahnen 1848 und 1851 eröffnet; seitdem haben sich bereits einige dreißig Gesellschaften gebildet, namentlich seit 1857 und 1860, von denen 17 Hauptstrecken gebaut wurden.

In Portugal sind seit 1863 etwas über 500 Kilometer in zwei Strecken gebaut. In Italien arbeitet man, außer den lombardischen Bahnen, die im Privatbesitze sind und von denen einige Strecken seit 1853 bestehen, erst seit dem letzten Jahrzehnt auf ein Eisenbahnnetz hin, das sich im vorigen Jahre bis auf 5867 Kilometer erweiterte. Gegenwärtig sind namentlich die Verbindungen der Hauptpunkte des Landes untereinander und mit Rom ins Auge gefaßt, welche bei der früheren Zerrissenheit und Zerstückelung in verschiedene Landesregierungen sehr vernachlässigt waren und erst nach Vereinigung der Theile zu einem Ganzen aufgenommen werden konnten. Die in das Eigenthum des italienischen Staates übergegangenen ligurischen Bahnen sind von diesem seit 1869 der Gesellschaft der lombardischen und venetianischen Eisenbahnen in Pacht gegeben. Die Gesellschaften der Römischen und der Südbahn haben in Florenz ihren Sitz. In Dänemark sind auf der Insel Seeland 1856 und seit 1864 in den übrigen Gegenden, wie namentlich in Jütland Bahnen gebaut worden. Norwegen hat die erste Bahn Christiania-Eidsvold seit 1854 gehabt; in Schweden begannen Staat und Private seit 1856 zu bauen; dann hat man fast mit Ueberstürzung seit zehn Jahren gestrebt, die Fortsetzungen zu bauen, so daß der Staat, wenigstens soweit er der Eigenthümer und Erbauer ist, keine Ueberschüsse aus der Verwaltung herauszieht. Es kommen dort auf 1 Million Einwohner 57 Meilen Eisenbahn, während man berechnete, daß im Norddeutschen Bunde im vergangenen Jahre nur 56 Meilen auf dieselbe Einwohnerzahl treffen.

In Rußland haben sich außer den in Polen in den fünfziger Jahren gebauten Bahnen zwischen Warschau und den preußischen Grenzen im letzten Jahrzehnt an und für sich bedeutende und weitreichende, aber im Verhältniß zu der großen Ausdehnung des Reiches noch lange nicht ausreichende Bahnstrecken gefunden. Dieselben betrugen im vorigen Jahre bereits weit über 10000 Werste und werden in acht große Gruppen getheilt, die Petersburger Bahnen, die finnländischen, Rigaischen Bahnen, die Moskauer, die polnischen, Odessaer Bahnen, diejenigen an der Wolga und am Don und die kaukasischen. Alle entsprechen mehr oder weniger dem militärisch-strategischen Interesse, da Rußland dadurch in den Stand gesetzt wird und sein will, seine Grenzen im Westen zu besetzen, seine Truppen im Süden und Südwest schnell aufstellen zu können und nach Osten und Südosten, wo es sein Reich fortwährend auszudehnen sucht, neue Truppenmassen nachzusenden. Kommt auf diesen weiten fast unübersehbaren Strecken ein Unfall vor, so stockt der ganze Verkehr, wie dies der Fall war, als auf der Nicolaibahn, der Pulsader des inneren

Verkehrs, die Maſtbrücke abbrannte (welche an 3 Millionen gekoſtet haben ſoll). Dort wurde für alle Bahnen, für alle Fabriken das Material zugeführt, Fuhrwerke und Fußgänger paſſirten dieſelbe, ſo daß für dieſe wenigſtens eine Pontonbrücke hergeſtellt werden mußte. Der größte Theil der Bahnen iſt in Privatbeſitz, aber es giebt auch Staatsbahnen, wie die von Odeſſa nach Eliſabetgorod. Früher drang man dort darauf, den Staatsdienſt durch Privatcompagnien erſetzt zu ſehen, ſpäter wünſchte man wieder das Gegentheil, ſeitdem ſich die Klagen über Unzukömmlichkeiten mehrten. So wurde behauptet, auf der Kursk Charkower Linie ſei der Waarentransport nicht nur theurer als vor Eröffnung der Bahn, ſondern auch viel langſamer und unzuverläſſiger geworden. Es liegen dort ganz eigenthümliche Gründe den Mißverhältniſſen zu Grunde, die hauptſächlich darin beſtehen, daß man nur $^2/_3$ der garantirten Obligationen emittirte, und die übrigen Actien von den Conceſſionären in Händen behalten werden, ſo daß der Bau nur mit der größten Knappheit ausgeführt werden kann. Das Fehlende ſoll dann erſt aus dem Ertrage angeſchafft werden, der doch den Actienbeſitzern zufallen ſollte, worüber dieſe aber bei Gericht Klage zu führen nicht den Muth haben. Die Aufſicht des Staates wird allenfalls durch Gewinnung der Controle auch illuſoriſch gemacht, und je mehr Actien man zurückbehalten kann, deſto weniger Aufſicht kann beim Bau von deren Beſitzern ausgeübt werden. Die Nationalzeitung brachte im vorigen Jahre einen ausführlichen Artikel, in dem ſie alle dieſe Verhältniſſe genauer ſchilderte.

Griechenland beſitzt nur geringe Strecken von Athen nach dem Piräus; die in der Türkei bis jetzt im Betrieb befindlichen Bahnen haben wenig Empfehlendes und Nachahmungswerthes, wenn die Schilderungen nicht übertrieben ſind, die man davon zu leſen bekam. Es handelte ſich nämlich vor kurzer Zeit (im Jahre 1870) darum, die türkiſche Anleihe zum Eiſenbahnbau beſtimmt, welche obwohl Prämien-Anleihe zum Courſe von 45 Procent (400 Francs zu 180) in allen europäiſchen Ländern ausgeboten worden war und nicht zur Hälfte gedeckt wurde, unterzubringen. Bei dem ohnedies ſchlechten Credit der Pforte und ihrer wackeligen Stellung hatte die Anleihe natürlich ihre Gegner und die Intriguen, welche von Kairo aus ins Leben geſetzt wurden und ihre Ausläufer auch am Wiener Geldmarkte hatten, ſuchten derſelben die Manipulationen bei der Anleihe zu erſchweren. Die Beſchwerden, welche über die Verwaltung der befahrenen Bahnſtrecken in Conſtantinopel eingingen, beſtätigten aber auch die ſchlechte Beſchaffenheit der Einrichtungen. In den Perſonenwagen ſchließen die Thüren nicht völlig, die Vorhänge ſind zerriſſen, die Sitze ſchmutzig und die Geſchwindigkeit wird

fast alle halbe Stunden durch Büffelheerden gestört, welche sich nicht durch das Geräusch des Zuges, nicht durch das Pfeifen der Locomotive, höchstens durch das Ausströmen des Dampfes im letzten Augenblicke verscheuchen lassen. Reisende, welche von Constantinopel nach Varna (Bulgarien) kamen, mußten dort zehn Tage warten, ehe ein Zug nach Rustschuck abging, weil die bereits am 7. November 1866 eröffnete Bahn durch starken Schneefall an einzelnen Stellen unpracticabel geworden war und die englische Gesellschaft nicht die Mittel besaß, durch Annahme von Arbeitern die Wegräumung zu ermöglichen. Die Tour wird sonst, d. h. ohne Benutzung der Eisenbahn, in höchstens 48 Stunden zurückgelegt. Die Eisenbahn-Direction wollte darauf von der Pforte einen größeren Zuschuß beanspruchen, wenn die Fahrten auch bei ungünstiger Witterung in regelmäßiger Weise fortgesetzt werden sollten. Die Zustände bei den Eisenbahnbauten und Unternehmungen des Consortiums Strousberg, Herzogs von Ratibor ꝛc. in Rumänien sind in neuester Zeit genugsam erörtert worden und können demnach als bekannt angesehen werden. Sobald dieselben endlich vollendet und der Betrieb in aller Ordnung eröffnet sein wird, werden sie einen bedeutenden Erfolg haben, für den die Fruchtbarkeit des Landes alle Garantie bietet. Aber auch geordnete Zustände müssen dazu beitragen, wie sie jetzt keineswegs zu rühmen sind, doch wenigstens in Aussicht stehen. Auch in der Schweiz hat sich erst im letzten Jahrzehnt das Netz vergrößert, so daß sie bis zum Schlusse des Jahres 1868 etwa 1200 Kilometer besaß, deren Kosten 400 Millionen Franken betragen. Während die Schweiz nur $^3/_5$ ihres Bedarfs an Getreide erzeugt, den Rest aus dem Auslande beziehen muß, ist ihre Production an Brennmaterial bedeutend höher, als ihr Consum und Bedarf. Sie besitzt nun neben einer lebhaften Dampfschifffahrt auf ihren Seeen nach allen Richtungen Eisenbahnen, von Basel nach Luzern, Bern, Solothurn, Thun unter der Bezeichnung Centralbahn, die Jurabahnen, die Westbahn von Lausanne nach Genf, die Nordostbahn zwischen Zürich und Aarau, Strecken zwischen Chur und Sargans, Bern und Freiburg. In neuerer Zeit wurde das Project einer Alpenbahn der Ausführung näher gerückt durch den Beschluß des Baues der St. Gotthardbahn, worüber später nach gesprochen werden wird.

Wir werden uns überzeugen, daß die mancherlei Mißverhältnisse, welche in allen diesen Ländern obwalten, in Deutschland nicht zu finden sind. Obwohl hier nicht die Verkehrserleichterungen Englands und Belgiens gewährt sind und die freie Bewegung der Industrie, so sind doch der Fehler der Centralisation wie in Frankreich, die ungünstigen

Geld- und Verkehrsverhältnisse Italiens und Schwedens, die rein strategischen Rücksichten wie in Rußland, oder die erbärmlichen Zustände Rumäniens und der Türkei sowie Griechenlands, endlich auch die bedeutenden Terrainschwierigkeiten der Schweiz hier nirgend in erwähnenswerthem Umfange vorhanden. Zu dem Unterschiede, welcher sich aus diesen Betrachtungen bei der weiteren Darstellung der Entwickelung des Eisenbahnwesens in Deutschland ergeben wird, kann schon hier als ein gewichtiger der Umstand hinzugefügt werden, daß die solide Ausführung der Bauten und Einrichtungen, die Eleganz und Bequemlichkeit, die Rentabilität der meisten Eisenbahnen, die größere Sicherheit beim Betriebe und eine mäßige Geschwindigkeit, welche mit jener Hand in Hand geht, hier fast überall rühmend anzuerkennen sind. Die verschiedenen Anlagen und Einrichtungen waren auch hier in den Anfängen unzureichend und unvollkommen, sie haben aber durch die deutsche Intelligenz in kurzer Zeit einen enormen Aufschwung genommen. Auch die Verbesserungen in andern Ländern wußte sich der Deutsche in seinem industriösen Wesen zu Nutze zu machen und den deutschen Einrichtungen anzupassen.

Unter den hier genannten Ländern ist Oesterreich mit Ungarn nicht aufgeführt worden. Dessen Eisenbahnanlagen sind durch Einrichtungen wie Geschichte und nächste Nachbarschaft in solche Verwandtschaft mit Deutschland getreten, daß man, obwohl Oesterreich nicht zum deutschen Reiche gehört, dennoch den inneren Zusammenhang mit seinen deutschen Ländern, mit seinen deutschen Einwohnern überall empfindet, und es auch hier nicht ganz trennen kann von dem übrigen Deutschland, wenngleich seine Bestrebungen, wie sich bald zeigen wird, vielfach den näheren Verbindungen bis in die neueste Zeit hinderlich und gerade gegen diese gerichtet waren. Es wird demnach bei der Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens stets von Oesterreich mit die Rede sein müssen.

# II. Abtheilung.

## Erste Periode der Geschichte bis zum Jahre 1840. Die ersten Anfänge des Eisenbahnwesens in Deutschland.

---

### 5. Bildung von Comités. Politische Verhältnisse, Hindernisse der Entwickelung. Die ersten Bahnen.

Nach diesen Betrachtungen über den Bau und die Betriebsmittel der Eisenbahn und der Uebersicht über das Eisenbahnwesen in den andern Ländern Europas, ist es nothwendig, bevor über Eigenthümer, Erbauer und Verwalter, die Leiter und Arbeiter, die Anordnenden und Ausführenden, welche das Ganze ins Leben riefen, ihm Bewegung und Gedeihen geben, gesprochen wird, erst ein Bild zu entwerfen von der Situation in Deutschland in politischer und mercantiler Hinsicht zu der Zeit, da die Entstehung so großartiger Unternehmungen mit all ihren Kämpfen und Wehen, Hoffnungen, Wünschen und Speculationen stattfand; um so deutlicher werden diesen gegenüber die großen Erfolge ans Licht treten und sich geradezu als ungeahnte erkennen lassen.

Die wichtige Erfindung Stephensons, die Eröffnung der ersten Locomotivbahnen in England wurden durch alle damals vorhandenen Zeitungen verbreitet und bekannt; freilich waren deren nicht gar zu viele, nicht jedermann hielt oder las sie, wie heute. Doch fanden sich bald an den verschiedensten Orten Deutschlands speculative Köpfe, größtentheils Kaufleute und Fabrikanten, welche Kenntnisse und Unternehmungsgeist besaßen; sie verbanden sich mit technischen Kräften und strebten die Erbauung von Eisenbahnstrecken an. Einzelne wußten den bisherigen Frachtverkehr per Achse und zu Schiffe nach und von den Orten in einer gewissen Richtung zusammenzustellen, von Stadt zu Stadt, die etwaigen Bedürfnisse der umliegenden nächsten Ortschaften miteinzurechnen, und diese Zahlen an Gewicht und Frachtbetrag mit Rücksicht auf die vorhandenen Productionskräfte und Consumtionen für die gehoffte Rentabilität in Betracht

zu ziehen. Zu dem traten die Aussichten, welche die Fortschritte im Berg- und Hüttenwesen eröffneten, wodurch die Schätze unter der Erde immer offenbarer wurden; ferner die hier und da diesen Aussichten zu Statten kommende Zunahme der Versandung schiffbarer Flüsse, und die wachsende Bevölkerung sowie endlich die begründete Hoffnung auf längere Erhaltung des Friedens.

So entstanden Vereinigungen in Fürth und Nürnberg, in Wien, in Dresden, Leipzig, Berlin, in Breslau, Ulm, München und andern Städten, die den Bau gewisser Eisenbahnstrecken ins Auge faßten und nun alle Hebel in Bewegung setzten, um ihr Ziel zu erreichen. Sie hatten zum Theil mit recht bedeutenden Schwierigkeiten zu kämpfen, unter denen die Aengstlichkeit mancher vermögender Mitbürger in Betreff der Sicherheit der zu gewährenden Geldmittel eine nicht geringe Rolle spielte, ebenso die vorsichtige Bevormundung mancher Behörden, welche keinen Begriff und keine Anschauung von den beabsichtigten Einrichtungen haben mochten. Während daher die freilich nur kurze Strecke zwischen Nürnberg und Fürth, Ludwigsbahn genannt, fast eine Meile lang, bereits am 7. December 1835 eröffnet wurde, der Bau der Leipzig-Dresdener Bahn und der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1836 begonnen werden konnte und die ersten Strecken beider Bahnen im nächsten Jahre (am 24. April 1837 und am 23. November 1837) ebenfalls befahren wurden, blieben andere Bahnen, wie das im Jahre 1832 in Baden zur Sprache gebrachte Project Manheim-Heidelberg und die zuerst im Jahre 1834 zwischen Oberschlesien, Breslau, Frankfurt, Berlin, dann wieder 1836 von Neuem vorläufig von Breslau nach Oberschlesien projectirte Bahn noch lange Zeit ein frommer Wunsch. Auch das im Jahre 1833 constituirte und zwei Jahre später concessionirte Comité der Rheinischen Bahn löste sich wieder auf, da es zu keiner Vereinbarung über die Richtung der Bahn gelangen konnte.

Hätte man nicht meinen sollen, dem Staate würden solche Projecte willkommen sein, weil sie dazu beitrügen, die Handelsinteressen rege zu machen und so von Nachdenken über die Politik ablenkten, wovor die damalige Staatskunst die Unterthanen auf das Sorgfältigste zu bewahren suchte als vor dem Apfel der Erkenntniß? Wäre es nur auf die Förderung der Handelsinteressen angekommen, so wäre das gewiß kein Stein des Anstoßes gewesen. Die vom alten seligen Bundestage niedergehaltenen Staaten suchten sich desto eifriger den materiellen Interessen zuzuwenden. Man sagte sich aber, daß durch die Eisenbahnen sich auch die Menschen näher rücken würden, mehr Gelegenheit fänden, ihre Gedanken auszutauschen, daß eine Idee sich schneller Bahn brechen könnte, daß dann die Censur nicht mehr ausreichen und

kein anderes Metternichsches Knebelungsmittel gefunden werden würde, um die Mittheilung der Gedanken an Andere zu unterdrücken.

Welche Schwierigkeiten daher den Unternehmern von Eisenbahnen gemacht wurden, welche Hindernisse man ihnen namentlich in Norddeutschland in den Weg legte, das möchte man heute für fast unmöglich halten, wenn nicht die Beweise in Actenstücken vorlägen. Die in Bildung begriffenen Comités traten mit Wahrscheinlichkeitsberechnungen und mit Versuchen auf, die Aussichten für ein Gelingen ihrer Pläne möglichst zur Ueberzeugung zu bringen. Aber sie fanden Mißtrauen in hohem Grade gegen ihre Projecte und gegen ihre Person selbst. Fast unglaublich klingt heute, was Dr. Honigmann in der Denkschrift zur Feier des 25. Jahrestages der Eröffnung des Betriebes der Oberschlesischen Eisenbahn über die Gründung derselben sagt. Es heißt dort: „daß am 12. Januar 1837 für eine Bekanntmachung des Breslauer Comités, betreffend eine von Breslau nach Oberschlesien zu errichtende Bahn, die Druckerlaubniß vom Minister Rother versagt wurde;" „daß am 14. Juni desselben Jahres die Minister des Innern und der Finanzen eine allgemeine Bekanntmachung erlassen konnten, durch welche das Publikum auf die Täuschungen aufmerksam gemacht wurde, welche ihm aus Betheiligung an Eisenbahn-Unternehmungen, deren Ausführung weder überhaupt genehmigt, noch den auftretenden sogenannten Comités zugesichert sei, erwachsen könnten."

Diese Verfügung wurde im Wesentlichen erst nach dem Regierungsantritte Friedrich Wilhelms IV. zurückgenommen. Es wird daher gerechtfertigt erscheinen, wenn mit Rücksicht auf diese Verhältnisse, die in Preußen im Jahre 1840 einen völligen Umschwung erhielten, die Dauer der ersten Periode unserer Geschichte bis zu diesem Jahre angenommen wird. Der Beginn eines lebhaften Zunehmens der Eisenbahnbauten in Preußen wirkte dann natürlich auch auf die Nachbarländer ein und führte die Eisenbahnverbindungen mit diesen herbei.

Eine kurze Darstellung politischer Verhältnisse in den dreißiger Jahren wird die Maßnahmen, wie sie oben geschildert wurden, einigermaßen erklären.

In Folge des Aachener Congresses und der Karlsbader Beschlüsse war in Deutschland unter der Leitung und Vorsorge des österreichischen Staatskanzlers Fürsten Metternich in den Congressen zu Laibach und Verona jede nationale und liberale Richtung (ebenso in den übrigen Ländern Europas) verurtheilt und es war beschlossen worden, jegliche Regung der Art zu unterdrücken. Am schwersten lastete dieser Druck nach Erneuerung jener Beschlüsse in Münchengrätz und Teplitz auf

Deutschland, da die Regierungen durch Polizeimaßregeln und durch die Censur, welche alle freisinnigen Gedanken in der Geburt unterdrückte, ein geistiges Emporstreben der Nation zu verhindern suchten. In mehreren Staaten waren zwar Verfassungen, die der französischen unter Ludwig dem Achtzehnten eingeführten Constitution ähnlich waren, gegeben worden, wie in Bayern, Baden und Württemberg, ihnen folgte später Hessen-Darmstadt; in Preußen hatte man Provinzial-Landtage einberufen. Als die französische Juli-Revolution, die Trennung Belgiens von Holland und der Polen-Aufstand 1830 die Gemüther in Aufregung versetzt hatte, wurden bessere Repräsentativ-Verfassungen auch in Sachsen, Kurhessen und Hannover eingeführt, selbst Oesterreich berief 1832 wenigstens seine alten Landstände ein, um der Spannung einigermaßen die Basis zu nehmen. Aber die Fürsten vereinigten sich desto inniger gegen diese Einrichtungen, und die Minister faßten in den Conferenzen zu Wien 1834 Beschlüsse, welche sich gegen die Verfassungen direct wendeten und die Befugnisse der Repräsentanten beschränken sollten. Der neue König von Hannover, Ernst August, eröffnete den Reigen der Verfassungsverletzungen, er hob die Verfassung von 1833 bereits 1837 wieder auf und stellte die alte als unbrauchbar erkannte von 1819 wieder her; den Widerstand des Volkes beseitigte er mit gewaltsamen Mitteln. Kurhessen folgte, sowie Mecklenburg und Sachsen, seinem Beispiel. Man wollte mit Gewalt alles unterdrücken, was dem Geiste der neueren Zeit entsprach und glaubte ihn immer noch durch solche Maßregeln bannen zu können. Preußen hatte inzwischen seine Aufmerksamkeit dem materiellen Wohle des Landes und Deutschlands zugewendet und bethätigte sie durch Gründung des Zollvereins mit Bayern und Württemberg, dem sich die mittel- und süddeutschen Staaten in den Jahren 1835 bis 37 anschlossen, wogegen Oesterreich sich beharrlich ausschloß. Dem Handel wurde in den Zollvereinsländern eine bedeutende Nachhülfe geschaffen, welche zugleich einige Verbindungen zwischen diesen Ländern, auch wohl eine Idee der Zusammengehörigkeit erzeugte. Aber auch hier sah man immer vergeblich einer Lösung oder Verwirklichung des von Friedrich Wilhelm III. gegebenen Versprechens einer Verfassung entgegen, welcher näher zu treten die Regierung ängstlich vermied. Man hatte alles gethan, um den engeren Verbindungen namentlich der Jugend entgegenzutreten, die der natürliche Träger freiheitlicher Phantasien war; man hatte die Studentenverbindungen mit argwöhnischen Augen betrachtet, die Demagogenverfolgungen hatten in manche Familie Schrecken und Trauer gebracht und doch nichts genutzt.

Da fiel in diese Zeit wie ein Lichtstrahl für die Völker, und wie

eine finstere Wolke für die Fürsten und ihre Minister die Eisenbahn-Bewegung. Jetzt sollte durch die Eisenbahnbauten das Zusammentreffen der Menschen auf eine durchgreifende Art erleichtert, der Ideenaustausch für große Entfernungen möglich gemacht werden. Die Menschen sollten jetzt die Aussicht haben mit geringen Zeitverlusten von Stadt zu Stadt fahren zu können. Das mochten die bangen Gedanken und Befürchtungen derjenigen Regierungen sein, die die Eisenbahnbauten zwar hätten verhindern mögen, bei aller Furcht davor doch aber auch nicht die Vortheile übersehen konnten, welche ihnen selbst dadurch geboten werden würden.

Oesterreich sah sich veranlaßt, an das Handlungshaus des Gläubigers der europäischen Fürsten, den Freiherrn von Rothschild in Wien, im März 1836 ein Privilegium zum Bau einer Eisenbahn von Wien nach Galizien, zunächst Krakau, das dieser einer Actien-Gesellschaft cedirte, zu ertheilen, bald nachher auch an den zweiten großen und einflußreichen Bankier Freiherrn von Sina in Wien ein Privilegium zum Bau von Bahnen von Wien nach Raab und nach Gloggnitz zu gewähren. Das Capital war bei beiden in wenigen Tagen gezeichnet. Aber durch ein Cabinetschreiben vom 25. November 1837 wurde die Erklärung abgegeben, daß die Staatsverwaltung selbst das Recht Eisenbahnen zu bauen oder zu betreiben sich vorbehalte, jedoch im gegenwärtigen Zeitpunkte kein Gebrauch davon gemacht werden sollte. Die erste Strecke der ersteren Bahn unter dem Namen: k. k. ausschließlich privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde zwischen Floridsdorf und Wagram am 23. November 1837 eröffnet, aber in den nächsten Jahren ging es sehr langsam vorwärts, so daß die zehnjährige Frist, binnen welcher die Bahn fertig sein sollte, später verlängert werden mußte. Für die zweite Genehmigung wurde erst im Jahre 1839 die wirkliche Concession ertheilt; die Bauten verzögerten sich noch länger, die ersten Strecken wurden auf der einen Bahn erst 1841, auf der andern gar erst 1846 eröffnet. Seit 1833 wurden die verschiedensten Projecte entworfen, aber alle zogen sich mit einigen Ausnahmen Jahre lang bis zur Ausführung hin, indem entweder die Concessionen oder Bestätigungen versagt wurden, oder die Richtungen nicht Genehmigung fanden, oder die Subscriptionen nicht ausreichten. Es mußte wie gesagt die Idee der großartigen Erfindung des menschlichen Geistes erst überall ihren vielseitigen Werth zur Geltung bringen, die Hindernisse durchbrechen, die ihr von mehreren Seiten her bereitet wurden. Man hat in Deutschland ja oft die Erfahrung gemacht, daß eine Erfindung im Anfange mit so vielen Schwierigkeiten vor ihrer Anerkennung zu kämpfen hatte, daß sie mitunter im Auslande

eher gewürdigt wurde; hatte sie sich aber einmal Bahn gebrochen, so nahm man sie auch mit aller Energie und mit der geistigen Ueberlegenheit im deutschen Volke auf und führte sie durch. Dies war namentlich unter den kläglichen politischen Verhältnissen im dritten und vierten Decennium des jetzigen Jahrhunderts der Fall, die der Hemmschuh für eine Deutschlands würdige Haltung gewesen sind. Man konnte auch hierbei das Sprichwort bestätigt finden: Aller Anfang ist schwer! Es vergingen oft Jahre, ehe die Projecte für Eisenbahnbauten ausgeführt wurden. So ist die Pfälzische Ludwigsbahn 1836 bereits projectirt, wogegen der Bau erst 1845 erfolgt; die Rheinische Bahn wurde 1833 beschlossene Sache, 1838 wird mit der Ausführung begonnen; die Berlin-Stettiner wurde 1835 projectirt, doch erst 1841 deren Bau in Angriff genommen, nachdem der altpommersche Landtag Zinsen-Garantie zu 4 Procent auf 6 Jahre für die noch nicht gezeichneten Beträge übernommen hatte. Auch das Project der Köln-Mindener Bahn vom Jahre 1837 kam erst 1844 zur Ausführung.

Hauptsächlich die letzten dreißiger Jahre bis Mitte des Jahres 1840 sind es gewesen, in denen die Unternehmungen nicht gelingen wollten. Nur einzelnen glückte es, zur Existenz zu gelangen, wie in Preußen der Berlin-Potsdamer Bahn, welche am 29. October 1838 eröffnet wurde, sowie ein Theil der Bergisch-Märkischen Bahn von Düsseldorf bis Erkrat, welcher seit dem 15. October desselben Jahres in Betrieb gesetzt war. Bald darauf, am 1. December wurde die Eisenbahn zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel fertig, und am 8. April 1839 die Leipzig-Dresdener Bahn, deren erste Strecken bereits am 24. April 1837 und im Laufe des nächsten Jahres befahren wurden, in ihrer ganzen Ausdehnung. Der außerordentliche Landtag in Baden hatte 1838 den Bau der Bahn von Manheim nach Basel genehmigt, wovon die erste Strecke Manheim-Heidelberg Anfangs März 1840 befahren wurde. Auch die Eröffnung von einem Stück der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Bahn, welche im August 1840 vollendet war, fand noch im Jahre 1839 statt. Zu derselben Zeit wurden auch einige Meilen der bayerischen Maximilians-Staatsbahn (München-Ulm) dem Betriebe übergeben, sowie die kurze Strecke der Taunusbahn von Frankfurt bis Höchst, deren Vollendung bis Wiesbaden im April 1840 erfolgte.

So waren im Jahre 1840 etwa 100 Meilen Eisenbahnen mit einem Anlage-Capital von circa 50 Millionen Thaler im Betriebe, und die Nürnberg-Fürther Bahn gab bereits ihren Actionären eine Dividende von 15 Procent, wie sie durch jährliche Beförderung von nahezu einer halben Million Passagiere ermöglicht wurde.

### 6. Beschaffung der Capitalien durch Actiengesellschaften; deren Statuten.

Die Anlage-Capitalien erreichten mit der Zunahme der Eisenbahnbauten einen bedeutenden Umfang und wurden oft mit Leichtigkeit und in einer Höhe beschafft, wie sie vorher kein Staat zu seinen Bedürfnissen zu verbrauchen Veranlassung gehabt hatte. Für jene Zeit war es eine ganz neue Erscheinung, daß so große Capitalien von Privatleuten aufgenommen werden konnten, ohne daß eine Garantie für die Sicherheit gewährt wurde. Ein einzelner Staat machte wohl Anleihen, und es fanden sich Bankiers, welche dieselben gegen die Garantie durch die Staats-Einnahmen und Besitzthümer vermittelten. Aber auf bloße Schuldverschreibungen eines Consortiums von Kaufleuten und Technikern war es bedeutend schwieriger und weitläufiger, Geld zu finden, umsomehr dann, sobald einzelne Staaten, welche sich ein gewisses Aufsichtsrecht über alle Handelsgeschäfte vorzubehalten berechtigt glaubten, im Anfange diesen Unternehmungen wenn nicht feindlich so doch mißtrauisch gegenüberstanden.

Wenn die Unternehmer selbst einen Theil ihres Vermögens zusammenlegten, so reichte das lange nicht aus; man sieht dies leicht ein, wenn man bedenkt, daß für 1 Meile Eisenbahn durchschnittlich mindestens $^1/_4$ Million Thaler erforderlich war. Sie mußten also Mittel und Wege finden, durch die ihnen größere Massen Geld zuflößen. Eine Idee, welche bereits früher mit Erfolg durchgeführt worden war, sowohl bei Gründung der Bergwerks-Gewerkschaften als bei der Entstehung der Gesellschaften zur Ausbeutung des west- und ostindischen Handels, welche die glänzendsten Geschäfte gemacht hatten, wurde hier mit gleichem Glücke durchgeführt. Die Mitglieder der Gewerkschaften erhielten für ihre Einzahlungen Antheilscheine: Kuxe, wodurch sie auf verhältnißmäßigen Ertrag (Ausbeute) Anspruch erhielten. Man wollte nur den Anspruch fallen lassen, den die Gewerkschaften an ihre Theilnehmer machten, daß bei Mehrkosten und Ausfällen dieselben nicht nur nichts erhielten, sondern in gewissen Fällen zu Zuschüssen verpflichtet waren. Die Theilnehmer an den Eisenbahn-Unternehmungen sollten hier außer der Einzahlung keine weitere Verpflichtung übernehmen, sondern nach Höhe der ihnen übergebenen Schuldverschreibungen Antheil an dem nach Abzug der Kosten verbleibenden Gewinn haben. Diese Papiere wurden Actien genannt. (Les actions heißt in juristischem Sinn das Activ-Vermögen.) Man bestimmte, daß jeder Zeichner einer Actie Mitglied der Gesellschaft sei, sich dem Statute derselben unterwerfe und an dem Gewinne (bezüglich Verluste) seines Actienbetrages Antheil nehme. In

dieser Weise entstanden die Actien Gesellschaften in allen Orten, wo nicht der Staat wie in Baden den Bau selbst in die Hand nahm. Die Statuten derselben enthielten größtentheils folgende Bestimmungen: Man scheidet aus der Gesellschaft aus durch die Veräußerung der Actie oder die Uebertragung der durch die Einzahlungen bedingten Rechte, soweit diese Uebertragung nach dem Gesellschaftsstatute zulässig ist. Ueber den Betrag der Actien hinaus ist kein Actionär für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft verpflichtet oder verhaftet, selbst nicht mit den von den Einschüssen und' Actien bereits erhobenen Zinsen und Dividenden.

Von dem Beginne des Betriebes ab wird ein Reservefonds von dem Reinertrage abgesetzt, der jedoch einen gewissen Procentsatz des Anlage-Capitals nicht überschreiten darf. Der Ueberschuß wird dann unter die Theilnehmer der Gesellschaft vertheilt. Die Statuten setzen ferner genaue Bestimmungen fest über die Verfassung und Verwaltung der Gesellschaften, über den Vorstand, das Directorium und den Ausschuß, über Schlichtung von Streitigkeiten, welche durch Schiedsrichter veranlaßt werden sollten, über das Verhältniß zum Staate, über etwaige Auflösung der Gesellschaft. Hierzu traten dann noch Specialbestimmungen über die Ausfertigung und Ausgabe der Actien, über die Folgen der Nichteinzahlung, Zahlung der Zinsen und Dividenden, Amortisation, über die Befugnisse der Generalversammlungen, welche als ordentliche oder außerordentliche bezeichnet werden, und das Stimmrecht der Mitglieder, endlich über die Repräsentanten und Beamten der Gesellschaft.

Eine so gebildete Actien-Gesellschaft ließ nach Feststellung ihrer Statuten zunächst die Unterschriften für das Capital sammeln; dies Geschäft übernahmen meistentheils die Bankiers. Sobald die nöthige Anzahl Actien gezeichnet war — dieselben lauteten auf Beträge von 100, 200, 500 oder 1000 Thalern — wurde mit der Ausgabe der Actien bei Ganzzahlung oder von Interimsquittungen bei Terminzahlungen und Empfangnahme der Gelder begonnen. Bei den Terminzahlungen, welche in den meisten Fällen stattfanden, war Gelegenheit geboten, daß die Zeichner ihre Ersparnisse in diesen Papieren anlegen konnten, jedoch nach Volleinzahlung auch jederzeit berechtigt waren, die Actien zu veräußern, da dieselben zwar gewöhnlich nicht kündbar waren, aber stets für den jedesmaligen Inhaber (au porteur) Gültigkeit hatten.

Dieses Verfahren gewann einen großartigen Erfolg, denn es ermunterte zur Sparsamkeit, erweckte oder erhöhte den Unternehmungsgeist und schaffte mit der Zeit Reichthum und Wohlfahrt. Allerdings

mußte von vornherein festgesetzt werden, daß nur eine bestimmte Anzahl solcher Actien und wieviel ausgegeben wurden, weshalb dieselben bestimmte fortlaufende Nummern erhielten, wie alle Papierwerthzeichen, und bei Vermehrung des Betriebscapitals nach neuen Serien mit den Buchstaben des Alphabets oder mit römischen Zahlen bezeichnet wurden. Die Nummern waren auch zur Controle der Ausgabe und zur später festgestellten Amortisation d. h. allmählichen Tilgung des Schuldcapitals durch Ausloosung einer Anzahl Actien, deren Werth den Inhabern baar zurückgezahlt werden sollte, erforderlich. Die Nummer war für den Besitzer, dem die Actie abhanden kam, der Ausweis für etwaigen Ersatz und zugleich ein Schutzmittel gegen eine Fälschung.

In einer späteren Periode wurde ein anderes Verfahren bei Ausgabe der Actien angewendet, das dort beleuchtet werden soll, dem aber bald gewisse Grenzen gesetzt werden mußten.

Eine Zeit lang hatten die Interimsscheine öfters auch auf den Inhaber gelautet, wie die Actien, dies Verfahren hatte aber mehrfach zu Mißbräuchen beim Verkaufe derselben geführt. Deshalb wurde in das deutsche Handelsgesetzbuch nachher die Bestimmung aufgenommen, daß die Interimsquittungen nur auf den Namen des Unterzeichners der Actien ausgestellt werden dürften. So wurde ein Börsenspiel mit dergleichen Papieren verhindert, welches zu Verlusten Veranlassung gegeben hatte.

Die Actien wurden mit den Benennungen: Stammactien oder Prioritäts-Actien und Obligationen, zu denen später noch die Bezeichnung: Stamm-Prioritäts-Obligationen getreten ist, ausgegeben. Die Stammaktien gewähren außer einem verhältnißmäßigen Antheile an dem gesammten Eigenthume ein Anrecht auf den durch den Betrieb erzielten Reingewinn des Unternehmens, Dividende genannt, während die Prioritäts-Obligationen, welche später als jene und zu Erweiterungen des Unternehmens ausgegeben werden, keinen Antheil am Eigenthume der Gesellschaft bieten, dagegen einen bestimmten Zinsfatz haben und für dessen Zahlung ein Vorzugsrecht vor der für die Stammactien zu zahlenden Dividende genießen. Daher kam es, daß die Prioritäten, welche einen sicheren Zinsengenuß in Aussicht stellten, gern von solchen Abnehmern gesucht und gekauft wurden, welche kein Risico für ihr Capital wünschten, dagegen die Stammactien dem Wagenden oft eine fette Rente einbrachten, auch nachdem bei den meisten Bahnen von dem Ertrage außer der Auszahlung der Dividende mitunter erhebliche Summen zum Reservefonds zurückgelegt worden waren.

In Baden, wo der Staat allein die Eisenbahnen baute, und in

Württemberg, wo die gebauten Bahnen ebenfalls fast ausschließlich durch den Staat ins Leben gerufen wurden, sehen wir sie, da die Capitalsbeschaffung vom Staate ausging und von den Kammern genehmigt wurde, ohne Schwierigkeiten entstehen, in letzterem etwas spät. In andern Ländern sind die Staats-Regierungen viel ängstlicher; sie bauen selbst vorerst nicht und betheiligen sich, nachdem Privatunternehmungen von einigem Erfolge begleitet sind, durch Capitalien und Garantien für Zinsen.

Aus dem Ertrage des Eisenbahn-Unternehmens ist außer den Zinsen und der Dividende und dem Reservefonds bei den meisten Prioritäten und bei einigen Stammactien noch eine andere Ausgabe zu decken, die Amortisation. Gewöhnlich wird ein bestimmter Betrag, z. B. 1800 Thaler oder 3500 oder 5000 Thaler für die einzelnen Serien der Actien auf jedes Jahr festgestellt, wozu nachher die ersparten Zinsen für die ausgelooſten treten. Für diesen Gesammtbetrag wird eine Partie Actiennummern ausgeloost und der Nennwerth derselben an die Inhaber baar ausgezahlt. Wenn dieselben die Actien binnen vier Jahren nicht zur Zahlung präsentiren, so haben sie zu gewärtigen, daß diese gerichtlich mortificirt, d. h. für nicht mehr gültig erklärt werden, und sie ihres Anrechts auf Zahlung verlustig gehen oder doch unter großen Schwierigkeiten erst den Werth später ausgezahlt erhalten ohne auf Zinsen seit dem Ausloosungstermine Anspruch zu haben. Die Nummern der verlooſten Actien werden stets in den Zeitungen des Domicils und auch in Staats- und auswärtigen Journalen bekannt gemacht.

Die Höhe der beschafften Capitalien richtete sich nicht nur nach den verschiedenen Bedürfnissen der Länge und des Umfangs des Unternehmens, nach den größeren oder geringeren Terrainschwierigkeiten und den Preisen des Grundbesitzes, sondern sie war auch eine verschiedene in den Zeitepochen der Bauten. In der ersten Zeit des Entstehens der Eisenbahnen wurden dieselben scheinbar billiger hergestellt, als bei der weiteren Ausdehnung einzelner Unternehmungen und des Bahnnetzes, und man findet die Kosten bei den früheren Actien-Emissionen auf weit geringere Beträge normirt, als später. Es haben sich mit der Zeit nicht nur die Preise der Materialien erhöht, auch die Ansprüche an Benutzung von Verbesserungen, an größere Bequemlichkeit, an gediegenere Herstellung der Betriebsmittel und die bessere Verwerthung des Grundbesitzes bei großen Städten und bei gut bewirthschafteten Landterritorien haben eine Steigerung der Preise herbeigeführt. So ersieht man aus einer statistischen Vergleichung des Herrn Robert Simson in Breslau, daß z. B. eine eichene Schwelle im Jahre 1842 $27\frac{1}{2}$ Sgr., dagegen im Jahre

1866, wo sie noch zwei Zoll schmäler gebraucht wird, etwa 1 Thlr. 4 Sgr. kostete. Im Jahre 1842 verwendete man 3½zöllige Schienen, von denen der laufende Fuß etwa 14 Pfund wog, und die Meile kostete 13,900 Thlr.; im Jahre 1866 war das Gewicht des laufenden Fußes 22,9 Pfund und der Bedarf für 1 Meile 21,500 Thaler; überhaupt betrugen die Kosten einer Meile Eisenbahn im Jahre 1844 etwa 296,000 Thaler, ein Betrag, welcher von Jahr zu Jahr in fortlaufender Steigerung blieb und im Jahre 1868 die Höhe von 541,000 Thalern erreichte. Auch die Arbeitslöhne stiegen bedeutend gegen früher. Anfänglich baute man nur solche Bahnen, bei denen nur geringe Terrainschwierigkeiten zu überwinden waren, während man nach und nach auch zu dem Bau kostspieliger Bahnen überging. Und wie sehr hat sich der Grunderwerb vertheuert! Auf dem Lande, die Umgebung von Städten und besonders großen Städten ungerechnet, ist der Preis für den Morgen an vielen Stellen von 75 bis 200 Thaler, auf 250 bis 500 Thaler gestiegen.

Auch die Betriebskosten waren im Anfange anscheinend geringere, denn der Verkehr ist eben noch gering gewesen und die Ansprüche an den Betrieb waren nicht so hohe, wie später. Der Personenverkehr z. B. zwischen Berlin und Breslau wurde anfänglich durch einen einzigen an demselben Tage an sein Ziel gelangenden Personenzug vermittelt, ein zweiter übernachtete unterwegs; später reichten drei Züge kaum aus. Die einzelnen Bahncomplexe sind anfangs noch selten mit einander verbunden, die Wagen gehen also nicht auf andere Bahnen über, sie werden zum alleinigen Gebrauch der eigenen Bahn zurückgehalten und es ist ein geringerer Bedarf an Wagen zur Fortschaffung der Producte im Binnenverkehr nothwendig. Derselbe hat auch noch nicht die Ausdehnung erlangt, wie nachher, sobald mit dem gesteigerten Consum auch die Production gleichen Schritt hält. Ebenso sind zuerst noch die einfachen Geleise hinreichend, wogegen bei der Zunahme der Handelsverbindungen und der Hebung der Industrie, der größern Ausbreitung der Bergwerke und der zunehmenden Hütten-Production, namentlich auf den Hauptverkehrsstrecken doppelte Geleise gelegt werden und damit zugleich auch das Bahnpersonal vermehrt werden muß. Die Ansprüche wachsen auf größere Bequemlichkeit und Schnelligkeit und die zunehmende Ausdehnung bringt mancherlei neue Anforderungen.

Die Bestimmungen über das Stimmrecht der Actieninhaber sind bei den verschiedenen Gesellschaften, in verschiedenen Landestheilen und Zeiten sehr abweichend. In den meisten Fällen gewährt der Besitz von Stammactien allein das Recht zur Abstimmung in den General-

Versammlungen der Gesellschaften, nur die Zahl der Actien macht einen Unterschied; der Besitz von Prioritäten oder einer geringeren Anzahl von Stammactien, als vorgeschrieben, berechtigt bei einigen Gesellschaften zur Theilnahme an den Versammlungen, aber ohne Stimme. Von den wirklichen Actionären, also den Besitzern der Stammactien, müssen entweder, je nach den Statuten, fünf Actien präsentirt werden, oder zehn Actien à 100 Thlr., auch fünf à 200 Thlr.; bei einzelnen Bahnen gewährt jede Actie (wie bei der Leipzig-Dresdener) eine Stimme. In Preußen berechtigten bisher 1000 Thlr. Stammactien zu einer, 2500 Thlr. zu zwei, 45 Stück (à 100 Thlr.) zu drei, 70 zu vier, 100 zu fünf, und so fort bis 325 Stück (und mehr) zu 10 Stimmen. In den letzten Jahren ist bei Verleihung neuer Concessionen das Stimmberechtigungs-Verhältniß ein anderes geworden. Dieses Verhältniß hat seine besondere Bedeutung da, wo der Staat sich gewisse Vorrechte reservirt hat und nun, da er einen Einfluß auf die General-Versammlungen und deren Bestimmungen auszuüben wünscht, eine geringere Anzahl von Gegnern zu überwinden hat, wenn das Stimmrecht beschränkter ist.

Die General-Versammlungen der Gesellschaftsmitglieder wählen nämlich gewöhnlich ihr Directorium und einen Verwaltungsrath zu dessen Unterstützung und Controle, zur Wahrung der Rechte der Gesellschaft, sie empfangen Berichte über die Verwaltung, über Ausgabe und Einnahme und deren Prüfung, sie ertheilen darüber Decharge, d. h. sie entbinden das Directorium von weiterer Verbindlichkeit für die vorgelegte abgeschlossene Rechnung, sie beschließen endlich über alle weiteren Unternehmungen, Erweiterungen, Ueberlassungen, sowie über Anträge einzelner Mitglieder. Das Directorium oder die Direction ist die ausführende Verwaltung, der Verwaltungsrath der Vertreter der inneren und äußeren Rechte der Gesellschaft, soweit diese nicht der General-Versammlung allein vorbehalten sind. Die Direction ernennt die Beamten, schließt alle Verträge, leitet den Betrieb, verwaltet die Gelder und vertritt die Gesellschaft bei allen gerichtlichen Handlungen. Alle diese Befugnisse sind mannigfaltig und bei jeder Eisenbahn-Gesellschaft besonders abgegrenzt, und die Statuten geben stets darüber genauen Aufschluß. Ein anderes Verhältniß tritt überall da ein, wo der Staat in den Besitz eintritt oder die Verwaltung übernimmt, wie das noch zur Darstellung kommen wird. Die Befugnisse der General-Versammlungen sind demnach sehr einflußreich und die Statuten enthalten besonders ausführliche Vorschriften über die Stimmberechtigung und die Bevollmächtigung zur Stimmabgabe, über den Gang der Verhandlung und das Protokoll, über die Wahl der Repräsentanten, deren Wählbarkeit

und Amtsdauer. Auf alle diese Verhältnisse haben die vom Staate gegebenen Privilegien oder Concessionen, später die Betheiligung am Anleihecapital und endlich die Garantie-Uebernahme für die Zinsenzahlung einen bedeutenden Einfluß ausgeübt, oft sogar ansehnliche Umänderungen und wohlthätige Einwirkungen, mitunter aber auch für die Actionäre und ihr früheres Risico drückende Auflagen oder Lasten herbeigeführt. Wir haben uns daher zunächst zu der Darstellung der gesetzlichen Bestimmungen zu wenden.

### 7. Das Eisenbahngesetz in Preußen. Gesetzliche Bestimmungen in den übrigen deutschen Ländern, wie auch in Oesterreich.

Unter den vorhin geschilderten politischen Verhältnissen und nach den den Unternehmungen entgegengestellten Hemmnissen war in Preußen die Hoffnung auf ein in Aussicht gestelltes Eisenbahngesetz eine sehr hoch gespannte. Als dasselbe aber am 3. November 1838 in der Gesetzsammlung erschien, war die Erwartung nicht befriedigt. Man meinte bei stricter Ausführung des Wortlautes desselben schon durch den ersten Paragraphen bei jedem Unternehmen dem Belieben des Handelsministeriums ausgesetzt zu sein, welcher bestimmte, daß sich jede Gesellschaft, welche die Anlegung einer Eisenbahn beabsichtigt, mit ihren Vorstellungen und Projecten an das Handelsministerium zu wenden habe. „Findet sich im Allgemeinen gegen das Unternehmen nichts zu erinnern, so ist der Plan einer sorgfältigen Prüfung zu unterwerfen." Nachdem wenige Jahre darauf eine mildere Praxis eingeführt worden war, konnte man sich nicht mehr beklagen, daß das Gesetz nicht auch seine vortheilhaften Seiten für die Eisenbahngesellschaften gewährte. Man muß von dem Standpunkte ausgehen, daß der Staat einmal im eigenen Interesse das Aufsichtsrecht in Anspruch nehmen und gewisse Beschränkungen, sowie bei dem Mangel an Erfahrung in diesem neuen Industriezweige einige Reserven machen mußte, andererseits aber auch das Publikum und andere Industriezweige gegen etwaige Ueberschreitungen zu schützen hatte, dann werden die mit den gewährten Rechten abwechselnden Verpflichtungen nicht so schroff erscheinen, wie man sie wohl von einigen Seiten ansehen mochte; ja die Actionäre aller guten Bahnen würden sich als die glücklichsten Menschen dünken, wenn man ihnen die Ausführung des §. 42. 4a heute in Aussicht stellte. In diesem behält sich der Staat das Recht vor, nach 30 Jahren die Abtretung der Bahnen gegen vollständige Entschädigung zu verlangen, und diese wird auf den 25fachen Betrag der durchschnittlichen Dividende der letzten 5 Jahre angegeben.

Wenn also z. B. die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn für 1870 20 Procent, in den Vorjahren nicht viel weniger Dividende gegeben hat, würden die Actionäre gegen 500 Thlr. (pro Actie von 100 Thlr.) erhalten, während dieselben nur einen Cours von 220 haben. Der §. 2 enthält Bestimmungen über Verpflichtungen der Actienzeichner und die Folgen der Nichteinzahlung gezeichneter Beträge, die den Verlust des bereits Eingezahlten herbeiführen können, mithin einen Schutz der Gesellschaft, und §. 3 ertheilt ihr die Rechte einer Corporation, vermöge deren sie als juristische Person Grundeigenthum erwerben kann, und zwar laut §. 7 ohne Genehmigung der Staatsbehörde. §. 8 verleiht ihr das Recht zur Expropriation, schützt sie also vor Verweigerung des Verkaufs und vor den übermäßigen Ansprüchen auf Entschädigung und Zahlung für das anzukaufende Grundeigenthum an Stellen, wo Bahnhöfe und die Bahn angelegt werden müssen. Allerdings behält sich die Regierung die Entscheidung vor, welche Grundstücke dabei in Anspruch zu nehmen seien, da das Recht nicht auf Grundstücke ausgedehnt werden soll, welche, wie z. B. Waaren-Magazine, nur das Privat-Interesse der Gesellschaft angehen. In Betreff des Baues behält sich das Ministerium die Genehmigung für alle Zwischenpunkte der Bahn vor, auch will es nach vorgängiger Vernehmung der Gesellschaft die Fristen bestimmen, in welchen die Anlage fortschreiten und beendet werden soll, und kann sich nöthigenfalls Bürgschaften dafür stellen lassen. Die Eröffnung dürfe nicht eher erfolgen, als bis dazu die Genehmigung erfolgt sei. (Dieser §. 22 wurde noch im vorigen Jahre zur Anwendung bei der Märkisch-Posener Bahn gebracht, da dort nicht alle Einrichtungen so befriedigend und der Sicherheit des Betriebes entsprechend waren, wie man für nothwendig erachtete.) In Bezug auf die Sicherheit des Betriebes geben die nächsten Paragraphen Bestimmungen, zu denen auch die Verpflichtung gehört, Ersatz für allen Schaden zu leisten, wie er öfters in Anspruch genommen wurde, wenn z. B. durch Funken aus den Locomotiv - Schornsteinen in Wald oder Feld Brände verursacht worden waren. Unter der Genehmigung für die Gesellschaft, die Preise sowohl für den Personen- als für den Waaren-Transport nach eigenem Ermessen selbst bestimmen zu können, und nur der Behörde Anzeige davon zu machen, wird eine Frist von 3 Jahren festgesetzt, nach deren Ablauf zum Transportbetrieb auf der Bahn auch Andere außer der Gesellschaft selbst gegen Entrichtung eines Bahngeldes oder einer zu regulirenden Vergütigung die Befugniß erlangen können, wenn das Handelsministerium nach Prüfung aller Verhältnisse angemessen findet, denselben eine Concession zu ertheilen (§. 26—28). Diese Paragraphen ent-

halten noch folgende Bestimmungen: Die Gesellschaft darf das festgesetzte Bahngeld ohne Genehmigung nicht überschreiten, jedoch herabsetzen kann sie dasselbe jederzeit. Genehmigte Erhöhungen müssen 6 Wochen, bevor sie in Kraft treten, bekannt gemacht werden. Die Verpflichtung liegt der Eisenbahn-Gesellschaft ob, alle Güter für die angesetzten Preise zu befördern bis auf die polizeilich von der Beförderung ausgeschlossenen. Die vorgeschriebene Bildung eines Reservefonds für außergewöhnliche, die Bahn und Zubehör betreffende Ausgaben wird hierauf näher erläutert und die Höhe desselben bis zu 10 Procent vom Ertrag des Bahngeldes normirt, und weitere Verwendung desselben angegeben, sowie die künftige Feststellung des Bahngeldes. §. 33 bestimmt eine Herabsetzung der Tarifsätze, sobald der Reinertrag 10 Procent des Anlagecapitals übersteigt. Der §. 34 ordnet an, daß nach Anweisung des Ministeriums eine Rechnung zu führen und solche jährlich bei der Regierung einzureichen sei. (Eine ähnliche Bestimmung ist in neuester Zeit von dem Handelsministerium in schärferer Form den Eisenbahn-Verwaltungen zur Nachachtung mitgetheilt worden.) Nach dem folgenden Paragraphen entscheidet die Regierung etwaige Streitigkeiten zwischen dem Publikum und den Eisenbahnverwaltungen. Die Vorrechte des Staates im Postregal zur Beförderung von Personen und Sachen gehen an die Eisenbahnen über, dagegen übernimmt die Eisenbahn den unentgeltlichen Transport der Briefe, Gelder und aller dem Postzwange unterworfenen Güter, den unentgeltlichen Transport der dazu nöthigen Post-Wagen und die Gratis-Beförderung der mit Post-Freipässen versehenen Personen.

Laut §. 38 ist die Eisenbahn von Gewerbesteuer frei; eine Abgabe an den Staat wird festgestellt werden, sobald die zweite Eisenbahn drei Jahre im Betriebe ist. — (Das Gesetz über die Eisenbahnabgabe ist erst am 30. Mai 1853 erlassen, als bereits die Ausgaben des Staates immer mehr stiegen und man anfing sich nach neuen Einnahmequellen umzusehen.) Ein anderer Paragraph bestimmt, daß für Kriegsbeschädigungen, die vom Feinde veranlaßt oder vom Staate selbst im Interesse der Landesvertheidigung vorgenommen werden, keine Entschädigung gezahlt würde. (Daher mußte die Oberschlesische Bahn auf eigene Kosten die im Jahre 1866 von den Oesterreichern zerstörte Eisenbahn-Brücke bei Oswięcim wieder herstellen, wogegen die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn nach lange vergeblichen Bemühungen endlich in Unterhandlungen mit dem österreichischen Ministerium über Kriegsentschädigung eintreten konnte; ob sie etwas und was sie dabei erlangt hat, ist uns nicht bekannt. Weither dürfte es damit nicht gewesen sein.) Concur-

renzbahnen für die einmal concessionirten sollen nach §. 44 binnen 30 Jahren nicht zugelassen werden. (Wenn dies in Betreff der Rechte-Oder-Uferbahn gegenüber der Oberschlesischen Bahn dennoch geschah, so lag es in anderen Verhältnissen. Die Oberschlesische Bahngesellschaft war im Besitz der Genehmigung zum Bau jener Bahn; sie fürchtete, obwohl mit Unrecht, wie die Folge lehrte, sich selbst Concurrenz mit dem Baue zu machen und ließ die günstige Zeit dazu vorüber, verzichtete endlich ganz auf die Genehmigung und gab deren Verleihung an eine andere Societät nach. Sie hätte mit beiden Bahnen ein gutes Geschäft machen können, und dem Staate war noch ein Dienst damit geleistet, dem es wünschenswerth sein muß, möglichst große Complexe in einer Hand, am liebsten in der eigenen zu haben. Wir kommen darauf zurück.) Den Anschluß anderer Eisenbahn-Unternehmungen muß sich nach §. 45 die Gesellschaft gefallen lassen, auch daß andere Unternehmer ein zweites Geleise neben ihr anlegen. §. 46 lautet: „Zur Ausübung des Aufsichtsrechts wird durch die Regierung ein besonderer Commissarius ernannt.“ In allen Provinzen wurden solche Staats-Commissarien ernannt, durch deren Thätigkeit der Staat eine oft bedeutsame und folgenschwere Einwirkung ausübte. Der folgende Paragraph erhöhte diese Macht, indem er bestimmte, daß die Concession verwirkt und die Bahn versteigert wird, wenn die Gesellschaft eine der allgemeinen oder besonderen Bestimmungen nicht erfüllt und binnen drei Monaten eine Aufforderung ohne Erfolg bleibt. Am Schlusse werden Ergänzungen bei den einzelnen Concessionirungen in Aussicht gestellt und angeordnet, daß auch die schon concessionirten Bahnen sich diesen Bestimmungen fügen müssen.

Das Gesetz ist, wie bei mehreren Paragraphen bereits durch geschichtliche Notizen angedeutet wurde, noch jetzt in Gültigkeit und wurde durch Ministerial-Rescript im Jahre 1867 auch in den neuen Provinzen des preußischen Staates eingeführt. Der Wortlaut desselben wird daher am Schlusse beigefügt.*) Das neue Handelsgesetzbuch hat einige Separatbestimmungen eingeführt und als eine Ergänzung sind die einzelnen Concessionen, die namentlich in neuester Zeit viel neue Zusätze enthalten, sowie das vorerwähnte Gesetz über die Eisenbahn-Abgabe zu betrachten.

Das erste Statut derart war das durch Bestätigungs-Urkunde vom 15. Mai 1839 (Gesetzsammlung Seite 177) genehmigte der Berlin-Sächsischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche, obwohl schon im Jahre 1836 gebildet, nicht zum Bau gelangen konnte, da die von ihr gewählte Rich-

---

*) Beilage 1.

tung der Bahn beanstandet wurde. Dieselbe konnte darum von Berlin aus einen Theil der Bahn erst am 1. Juli 1841 bis Jüterbogk eröffnen, während die Strecke zwischen Dessau und Köthen im September 1840 fertig wurde. Die Gesellschaft änderte mit der Richtung auch ihren Namen in den einer Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft; dieses Nachgeben brachte ihr aber auch den Vortheil, daß hier bereits Abweichungen in dem Verhalten der Regierung von dem gegen andere Bahnen stattfanden, insofern sich bei dieser zur Verbindung mit der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger (deren erste Strecken Mitte 39, die letzten im August 1840 eröffnet wurden) bestimmten Bahn an der Anleihe von 3 Millionen Thalern indirect der Staat durch das königliche Seehandlungs-Institut mit einem Capital von einer Million unter günstigen Bedingungen betheiligte und bei Vergrößerung des Actiencapitals noch eine weitere halbe Million in Aussicht stellte. Es war in dem Statut festgestellt, daß das Capital vor dem 1. Juli 1850 von dem Seehandlungs-Institut nicht gekündigt werden dürfe, dieses von da ab aber halbjährlich 50000 Thaler zur Zahlung zu kündigen befugt sei. Die Eisenbahngesellschaft könne jedoch nach dreimonatlicher Kündigung 40000 Thaler zurückzahlen. Bis zur Benutzung der Bahn waren 4 Procent Zinsen zu zahlen, von da ab sollte nur Dividende bezahlt werden. In Folge dieser Betheiligung wurde in dem dritten Abschnitt des Statuts bezüglich der Verfassung der Gesellschaft festgesetzt, daß die Ernennung des Vorsitzenden des Verwaltungsrathes und dessen Stellvertreters bei dem überwiegenden Interesse des Seehandlungs-Instituts an dem Gedeihen der Gesellschaft, dem jedesmaligen Chef dieses Instituts vorbehalten bleibe, so lange diese noch mindestens 1000 Actien (à 200 Thlr.) habe. In den weiteren Vorschriften werden die Zusammensetzung der Direction, die Rechte und Pflichten der Actionäre, die Verfassung der Gesellschaft und Verwaltung ihrer Angelegenheiten und ihr Verhältniß zum Staate auseinandergesetzt. Bei dem Kapitel von den Beamten wird u. A. vorgeschrieben, daß drei Kassenschlüssel (zu drei Schlössern) sein müssen, deren einen ein Directionsmitglied, den zweiten ein Bevollmächtigter und den dritten der Kassirer habe. (Diese Einrichtung besteht bei den Staatskassen ebenfalls und in ähnlicher Weise.)

In einem Nachtrage zu diesem Statut (vom 7. December 1840) wurde mit der Genehmigung zur Ausgabe von Prioritäts-Obligationen zugleich die Verpflichtung der Gesellschaft auferlegt, aus den Erträgen des Unternehmens den hundertsten Theil dieses Capitals jährlich zur Amortisation zu verwenden; dieselbe wiederholt sich dann bei allen anderen Gesellschaften mit wenigen Modificationen.

Das der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft verliehene Privilegium vom 12. October 1840 (Gesetz-Sammlung 1840 Seite 295) wegen Emission auf den Inhaber lautender Obligationen bis zur Höhe von 2½ Millionen Thaler begann mit den Worten: Nachdem von Seiten der unterm 21. August 1837 Allerhöchst bestätigten Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft darauf angetragen worden ist, derselben Behufs Ausführung des Unternehmens der Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn von Köln nach der belgischen Grenze, — so ertheilen wir in Berücksichtigung der Gemeinnützigkeit jenes Unternehmens in Gemäßheit des §. 2 des Gesetzes vom 17. Juni 1833 wegen Ausstellung von Papieren, welche eine Zahlungs-Verpflichtung an jeden Inhaber enthalten u. s. w. Vom Jahre 1846 ab sollte ½ Procent zur Amortisation verwendet und über die Tilgung des Capitals dem Staats-Commissarius Nachweis geführt werden.

In dieser Weise fanden sich fast bei jeder Bahn andere abweichende Bestimmungen auch später noch, wie sie die veränderten Verhältnisse mit sich brachten, bis erst in neuester Zeit das Streben hervortrat, ein möglichst gleichmäßiges Verfahren nur mit größerer oder geringerer Rücksichtnahme herzustellen. Das werden die später zu besprechenden neueren Concessionen nachweisen. Auch die in späteren Perioden gegebenen Gesetze in Betreff des Eisenbahnwesens sollen dort erst Erwähnung finden, damit hier nicht der Geschichte zu weit vorgegriffen werde.

Wir wenden uns jetzt zu den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften, wie sie sich in den anderen deutschen Staaten mit Ausnahme von Braunschweig, Baden und Hannover, wo es mit wenigen späteren Ausnahmen nur Staatsbahnen giebt, zu den oben angegebenen verhalten haben.

Es wurde vorhin erwähnt, daß in dem preußischen Eisenbahngesetz der Erlaß von Vorschriften über die Erhebung einer Abgabe, einer Eisenbahnsteuer in Aussicht gestellt wurde, solche aber erst 15 Jahre später in Wirksamkeit getreten sei. Jedermann fand diese Besteuerung in der Ordnung, denn die besten Steuern sind diejenigen, welche in einer für die Staatsbürger möglichst wenig drückenden Weise erhoben werden können; wenn der Staat also die Erträge der Eisenbahnen besteuerte, die so schnell stiegen, so war das ein ganz geeigneter Weg, seine Einnahme zum Besten des Ganzen zu erhöhen. So geschah es auch in Oesterreich, während in anderen kleineren deutschen Staaten directe Zahlungen für die Concession verlangt, das Recht der Macht, die Genehmigung zu Unternehmungen zu geben oder zu versagen, zum kaufmännischen Object gemacht wurden. Ließ sich ein Staat für die Verleihung der Concession zum Eisenbahnbau und für die Genehmigung

zur Ausgabe von Kassenscheinen 100000 Thlr. bezahlen, so meinen wir, dies seien tief mittelalterliche Anschauungen gewesen.

Anhalt-Köthen nahm an der Anleihe von einer halben Million den fünften Theil baar in Empfang; man will behaupten, in Kurhessen sei ein ähnliches, aber sogar persönliches Verlangen erfüllt worden, und nach den früheren bekannten Vorgängen mit dem Verkauf der Landeskinder als Soldaten für andere Länder liegt kein Grund vor, die Behauptung zu bezweifeln.

Etwas ganz anderes war es, wenn Sachsen für die Abtretung des Rechtes, Personen zu befördern, oder vielmehr als Entschädigung für den Ausfall von Staatseinnahmen im Postregal für jede Postmeile eine Zahlung von 650 bis 1000 Thlr., oder in einem anderen Falle überhaupt für jedes Jahr 10 bis 15000 Thlr. festsetzte. Eine ebenso angemessene Forderung war es, insofern der Staat sich keine Last aufbürden lassen wollte, anderweit für überflüssig werdende Personen im Postdienste zu sorgen, daß außerdem eine einmalige Zahlung von 2000 Thlr. an jeden Staatsinhaber einer Postadministration (auf der Strecke Löbau-Zittau) gefordert wurde.

Die allgemeinen Bestimmungen findet man in allen übrigen Landestheilen Deutschlands von einander abweichend, wie es die localen Verhältnisse und die speciellen Anschauungen der höheren Kreise mit sich brachten. Wir greifen mit deren Schilderung theilweise in die zweite Periode hinein; wollten wir das nicht, so wäre eine Zusammenstellung und daraus sich von selbst darbietende Vergleichung der Abweichungen nicht ermöglicht. Für die meisten dieser Staaten gilt dies erst als die erste Periode, die sich nicht so scharf wie in Preußen von jenen ersten Anfängen trennen läßt.

Während die von Dänemark in Schleswig-Holstein genehmigten Eisenbahnbauten (wie Altona-Kiel, Glückstadt-Elmshorn u. a.) die Concession auf 100 Jahre erhielten, frei von Staatsabgaben waren, nur die Communalabgaben zu leisten, Zeitungen und Briefe sowie Postgüter bis zu 6 Centner täglich auch frei zu befördern hatten, aber im Kriege unentgeltliche Benutzung gestatten sollten, — waren die Concessionen in anderen Staaten theils auf 99 Jahre wie in Bayern, und ohne Besteuerung in Hessen, auf 90, später auf 80 Jahre in Oesterreich gegeben. Bei der Taunusbahn (Frankfurt-Wiesbaden) wurden sämmtliche Posttransporte erst zehn Jahre nach deren Eröffnung vergütet, bei den meisten andern Bahnen war deren freie Beförderung obligatorisch, nur bei einigen wurde der Transport ganz oder mit 25 Procent Ermäßigung (Leipzig-Dresden) vergütet.

Die Thüringischen Regierungen gewährten (für die Werrabahn) 4 Procent Zinsgarantie auf 10 Jahre und Befreiung von Grundsteuer und Bezirkslasten auf 25 Jahre. Hessen verlangte keine Besteuerung, an Bayern sollte die Nürnberg=Fürther Eisenbahn 300 Floren jährliche Gewerbesteuer zahlen, anderen Bahnen gewährte man dort ohne diese Bestimmung 4½ Procent Zinsgarantie für 35 Jahre, oder nur 4 Procent auf 25 Jahre, aber als Vorschüsse auf späteren Ueberschuß des Ertrages zahlbar, von welchem bei den verschiedenen Bahnen der fünfte Theil bis zur Hälfte für den Staat in Anspruch genommen wurde. In Kurhessen war bestimmt, daß von dem Reinertrage über 6 Procent der dritte Theil dem Staate zufallen solle.

Die Mecklenburgische Regierung einigte sich zuerst mit den Ständen über den Bau von Staatseisenbahnen, später concessionirt sie statt dessen Gesellschaften, die zusammen wohl eine Strecke bauen, wegen Mangel an Geld aber wieder aufhören. Auch der Landtag verweigert nun seine Beihülfe, so daß die Fortsetzung der Bauten erst in einer viel späteren Periode beginnen kann. Die Hannoverschen Stände gaben die Zustimmung zum Bau von Eisenbahnen auf Staatskosten. Die Betriebsverwaltung derselben wurde dann mit der der Posten und Telegraphen unter einer Generaldirection vereinigt, welche erst 1866 nach dem Kriege von der preußischen Regierung wieder aufgelöst und in ihre Theile zerlegt wurde, wie es in den übrigen Provinzen war. Ein ähnliches Verhältniß bestand in Bayern, wo eine Concession schon im Jahre 1836 an eine Actiengesellschaft verliehen war. Der Bau dieser, der Ludwigs-Südnordbahn zog sich aber hin, und als die Gesellschaft erklärte, die Bahn nicht bauen zu können, bestimmte der König, daß sie auf Staatskosten gebaut werden sollte, was allerdings erst nach geraumer Zeit geschah. Die Verwaltung der Staatsbahnen war mit denen der Post, Telegraphie und Dampfschifffahrt lange Zeit vereinigt. Diese Gesammtverwaltung wurde jedoch vor wenigen Jahren in 4 Abtheilungen getheilt, von denen einer der Betrieb der Eisenbahnen, des Ludwig-Main-Donaukanals und der Bodensee-Dampfschifffahrt, der zweiten der Bau neuer und die Unterhaltung bestehender Eisenbahnen, der dritten die Leitung des gesammten Postwesens und der vierten die des Telegraphenwesens übertragen wurde. Ein Generaldirector überwacht die Einheit und das Zusammenwirken dieser Abtheilungen. In Baden sind Post- und Eisenbahnverwaltung verbunden und in Sachsen wurden die Staatsbahnen getrennt von den übrigen Verkehrsanstalten verwaltet. In Hessen-Darmstadt hatte der Staat die Bauten selbst übernommen, weil sich im Anfange keine Gesellschaft dazu fand; erst später bildete sich eine

Privatgesellschaft. In Württemberg lösten sich die bereits bestehenden Societäten wieder auf, so daß sich die Regierung, wenn auch etwas spät, doch veranlaßt sah, bei den Kammern die Genehmigung zum Bau auf Staatskosten zu beantragen.

In den meisten Ländern behielt sich der Staat bei der Concessionsertheilung das Recht vor, die Bahn nach einem Zeitraum von 25, 30, 35 oder 50 Jahren entweder zum Kostenpreise oder zum mehrfachen (25.) Betrage der Dividenden zu kaufen, bei anderen gehen Bahn, Gebäude und Grundeigenthum nach Ablauf der Concessionszeit an den Staat über.

Die Privilegien und Concessionen in Oesterreich wurden in der Regel auf 90 Jahre gegeben, nach deren Ablauf das Eigenthum an der Bahn, an Gebäuden, an Grund und Boden ohne Entgeld an den Staat übergeht, das übrige Eigenthum nur nach Vereinbarung gegen Bezahlung. Von drei zu drei Jahren ist eine Tarifrevision vorgesehen, und bei einem Ertrage von 15 Procent will die Regierung auf Herabsetzung der Preise wirken. Auch wurden beim Bau Termine gestellt, innerhalb deren die Bahnen fertig sein sollten. Doch verlängerte man dieselben später. Mitunter gewährte der Staat eine Zinsgarantie, die aber nur, wie in Bayern, als Vorschuß gezahlt werden sollte, um bei späteren höheren Erträgen erstattet zu werden. Die hauptsächlichsten Bestimmungen datiren vom 18. Juni 1838 und die ergänzenden vom 14. Septbr. 1854. Der speciellen Vorschriften und Gesetze über die Eisenbahnen sind sehr viele; seit vergangenem Jahre erscheint eine Sammlung derselben, durch Ministerialbeamte herausgegeben.*)

Specielle Mittheilungen über Verfassung, Anlagecapital, Frequenz, Einnahmen der deutschen Eisenbahnen giebt ein Buch von Dr. Julius Michaelis, welches in alphabetischer Reihenfolge die Bahnen beschreibt (2. Auflage, Leipzig 1859, Fr. Volckmar), aber leider nur bis 1858 reicht. Es finden sich in diesem Buche genaue Nachweisungen über die frühere Rentabilität und die Course der Actien für jedes Jahr seit dem Entstehen der Bahnen. Ausgezeichnet wäre dies Buch besonders zum Nachschlagen, wenn es bis zur neuesten Zeit fortgesetzt würde.

*) Pollanetz, Jo., Ministerial-Secretär, und Wittek, Dr. Heinr. Edler von, Ministerial-Concipist: Sammlung der das österreichische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge und Constitutiv-Urkunden. Wien 1870. K. k. Staatsdruckerei. 1—8. Lieferung.

## III. Abtheilung.

### Zweite Periode, von 1840 bis 1848. Anfang eines deutschen Eisenbahnnetzes bis zu den Capitals-Stockungen im Jahre 1848. Die Eisenbahn-Verwaltung.

---

#### 8. Bedürfnißbahnen. Zinsgarantie des Staates.

Sobald in Preußen nach dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelms IV. am 7. Juni 1840 ein neues Leben in Staat und Gesellschaft gekommen war, erlangten auch die schon in der letzten Zeit von ihm als Kronprinzen begünstigten Eisenbahncomités mehrfach die Genehmigung zum Bau und man kann mit Recht von hier ab den Beginn einer neuen Periode der Geschichte der Entwickelung des Eisenbahnwesens annehmen, die auch in den übrigen Staaten Deutschlands ihre Wirkung nicht verfehlte, und dort ebenso wie hier mit dem Jahre 1848 in eine neue Stockung gerieth.

Wenn nach den früher mitgetheilten Statuten namentlich bis Mitte des Jahres 1840 den Eisenbahngesellschaften nur ein geringer Spielraum zu freier Bewegung gegeben war, so wurde von jetzt ab eine möglichst milde Praxis in der Auslegung des Gesetzes von 1838 gehandhabt und die dort in Aussicht gestellten Ergänzungen wurden in solchem Sinne vorgenommen. Die neuen Eisenbahngesellschaften wußten sich nach und nach eine einigermaßen freiere Disposition zu erwerben, wie z. B. die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft. In der Bestätigungsurkunde vom 12. Octbr. 1840 über die Statuten (Gesetzsamml. 1840, Seite 305) derselben heißt es unter anderem im § 5: Sollte inzwischen in der Folge wegen neuer Erfindungen oder Vervollkommnung des Bestehenden eine andere Art der Bedeckung der Bahn als mit eisernen Schienen oder wegen gleicher Veranlassung oder wegen der Art der Gestaltung des Verkehrs ein anderes Beförderungsmittel als durch Dampfwagen oder

die gleichzeitige Anwendung derselben und anderer Transportmittel — oder auch die gänzliche Aufgabe eigener Beförderung für zweckmäßig geachtet werden, so liegt es auch in der Bestimmung der Gesellschaft, hiervon Gebrauch zu machen. § 6. Ferner ist es deren vorbehaltener Zweck, wenn sie es gemeinnützig für den innern Verkehr und nicht ihrem Interesse widersprechend findet, unter Genehmigung des Staates Zweigbahnen zu bauen u. s. w. Es wurden ganze Actien à 200 Thlr. und halbe à 100 Thlr. ausgegeben. 5 bis 14 ganze Actien berechtigten zu einer Stimme bei der Generalversammlung, 15 bis 24 zu zwei, 25 bis 39 zu drei u. s. f., während bei anderen Concessionen 10 Actien eine Stimme, erst 25 zwei und 45 drei Stimmen, 325 und mehr höchstens zehn Stimmen gaben. Später ist das Stimmverhältniß wieder geändert und zwar in entgegengesetzter Richtung die Stimmberechtigung auf den Besitz einer größeren Actienzahl erhöht worden.

Viele Eisenbahnen wurden seit 1840 begonnen und begonnene oder vielmehr beschlossene gefördert; es konnten die Bahnen von Köln nach der belgischen Grenze und von Berlin nach Frankfurt a./O. gebaut werden; das Statut der letzteren wurde (obwohl es bereits im März 1840 genehmigt worden war) erst am 15. Mai 1841 bestätigt, noch getrennt von dem der zweiten Gesellschaft, die sich aber später mit jener vereinigte, welche den Bau von Breslau nach Liegnitz und über Bunzlau nach Frankfurt unternahm und deren Statut Genehmigung und Bestätigung im Novbr. 1843 erhielt. Inzwischen war auch die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft durch die Bestätigungsurkunde vom 2. Aug. 1841 an das Ziel ihrer Bestrebungen gekommen. Der am 1. Septbr. 1841 stattfindenden Eröffnung der vollendeten Strecke von Düsseldorf nach Elberfeld (Bergisch-Märkische Eisenbahn) folgte unmittelbar die Vollendung der Rheinischen Bahn bis Aachen am 6. Septbr. und am 10. Septbr. der Berlin-Anhaltischen, welche am 1. Juli bis Jüterbogk fertig geworden war, bis Wittenberg; im Jahre 1842 fand die Eröffnung der Oberschlesischen Bahn von Breslau bis Ohlau am 22. Mai, der Berlin-Stettiner von Berlin nach Neustadt-Eberswalde in der sogenannten Märkischen Schweiz am 30. Juli statt (die Vollendung bis Stettin erfolgte am 15. August bezüglich 16. Septbr. 1843) und am 23. Octbr. die der Berlin-Frankfurter Bahn, endlich im Jahre 1843 am 18. Juli auch der Magdeburg-Halberstädter und am 29. Juli der Breslau-Freiburger Bahn.

Auf nicht preußischem Gebiete wurden außer einer Strecke der Braunschweigschen Staatsbahn Wolfenbüttel-Harzburg im Jahre 1841, — die übrigen sind 1843 gebaut, — die Fortsetzung der österreichischen Südbahn

bis Neunkirchen am 24. October 1841 und am 5. Mai 1842 bis Gloggnitz, die Preßburg-Tyrnauer Pferdebahn bis Bösing, auch der der erste Anfang zur Berlin-Hamburger Bahn am 12. Mai (28. November für Güter) 1842 von Hamburg bis Bergedorf, 1843 den 10. Mai die Strecken von Heidelberg bis Karlsruhe von der Manheim-Constanzer Bahn, am 15. Juli von Braunschweig nach Oschersleben und am 22. October von Hannover nach Harzburg vollendet.

In den nächsten Jahren nahm der Eisenbahnbau einen riesigen Aufschwung, so daß man in diesem Zeitraum den Beginn eines Netzes wahrnimmt und in den meisten Landestheilen einen Verkehr sich entwickeln sieht, wie man vordem in solch kurzer Zeit kaum irgend wo seines gleichen finden konnte. Die gebauten Bahnen befriedigten zunächst nur das erste Bedürfniß und jede derselben zeigte in ihrem Verkehre, wie sehr die Bestrebungen der Comités und ihre Hoffnungen gerechtfertigt, wie bedeutend die Erfolge derselben waren. Im Jahre 1846 (30. October) war die Oberschlesische Bahn bis Myslowitz fertig geworden und hatte, als eine der bedeutendsten Strecken in Deutschland, die reichen Kohlenbecken und die Erzschätze des Beuthener Kreises erschlossen. Aber es war nichts Fertiges, die Verbindungen fehlten noch gänzlich, als die Factoren des völligen Aufschwunges. In Breslau mündeten drei Eisenbahnen ohne gegenseitige Verbindung. Im October des nächstes Jahres war der Anschluß der Oberschlesischen Bahn an die Krakau-Oberschlesische bei Slupna erfolgt und am 1. September 1848 mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche ein Jahr früher bis Oderberg fertig war, durch die Wilhelmsbahn, die später auch den Kohlenverkehr aus dem Rybniker Kreise nach beiden Seiten vermittelte, die Verbindung von Breslau nach Wien hergestellt. Die Freiburger Bahn sollte das Niederschlesische Kohlenrevier mit der Hauptstadt verbinden, der Weiterbau von Freiburg nach Waldenburg verzögerte sich aber um mehrere Jahre. Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, welche, aus der Vereinigung der Berlin-Frankfurter und Breslau-Frankfurter Gesellschaft hervorgegangen, am 1. September 1846 vollständig dem Betriebe übergeben wurde, führte durch die Eröffnung der Zweigbahn von Kohlfurt nach Görlitz außer der Verbindung zwischen Breslau und der Hauptstadt auch die mit Dresden herbei, sobald die Sächsisch-Schlesische bis Görlitz im Jahre 1847 fertig wurde.

Daß zunächst die Hauptstädte mit ihrem Consum und ihren Magazinen, wohl auch mit Production, — selbst die Abfälle spielen dort keine unbedeutende Rolle, — demnächst die productenreichen Gegenden, die Markt- und Meßorte und ihre Verbindung mit jenen das Interesse auf sich

zogen, ist wohl natürlich. Daher fanden sich zuerst die Bestrebungen nach Errichtung von Bahnen von Berlin aus nach den verschiedenen Richtungen: nach Stettin, als der dem Meere nicht fern liegenden Handels- und Hafenstadt, nach Potsdam, der Sommer Residenz der hohen Personen, nach Magdeburg, der Festung und großen Provinzialstadt und zum Anschluß an Braunschweig-Hannover nach dem Westen, nach Leipzig und Frankfurt a. O., den großen Marktplätzen, die früher noch als solche eine viel größere Bedeutung hatten, als heute. Ebenso war es mit der Verbindung Dresdens nach Leipzig, nach Görlitz, wozu später die übrigen Richtungen nach dem eigenen und den Nachbarländern aufgenommen wurden. Auch nach Hamburg und Bremen, den überseeischen Handelsplätzen wendete sich das Interesse, um sowohl Berlin, als die jenen näher gelegenen Städte wie Hannover zu verbinden, nach Thüringen als Anfaug einer Verbindung nach dem Westen, von wo andere Strecken dieser entgegenkamen.

Ebenso entwickelte sich das Bahnnetz im Westen durch die Bergisch-Märkische, die Strecken der Rheinischen Bahn von Köln nach Aachen und nach Bonn, die Köln-Mindener, die Main-Neckarbahn (Frankfurt-Heidelberg) alle mit Ausnahme der letzteren Staatsbahn, der Privatspeculation entsprossen, welcher sich nur hier und da der Staat durch Betheiligung unter den günstigsten Bedingungen anschloß. Von demselben Standpunkte des nächsten Bedürfnisses baute der Staat in Baden die Verbindung der entferntesten Punkte des langgestreckten Landes, in Bayern die Ausläufer aus München nach verschiedenen Richtungen des Königreiches, wie namentlich nach Sachsen zum Anschluß nach Leipzig über Hof, in Wien endlich aus politischem, Handels- und strategischem Interesse nach Galizien, Ungarn und nach dem Süden. Das war für alle Staaten auch das nächste Interesse, welche vorzugsweise diejenigen Strecken genehmigten, die die Provinzen der Hauptstadt des Reiches näher brachten, die Anordnungen und etwaige militärische Operationen erleichterten. So sah man Berlin jetzt gern nach allen Richtungen mit den Provinzen verbunden, Pommern, Schlesien, Sachsen; nach Preußen baute der Staat dann selbst; nur nach Westfalen und dem Rhein blieb eine Verbindung länger aus, da hier die Particular-Interessen anderer dazwischen liegender Staaten collidirten.

In Oesterreich begann bereits im Jahre 1842 der Staat Bahnen zu bauen, er kaufte auch einige Strecken, aber nach wenigen Jahren wurden sie wieder verkauft und mit diesen zugleich veräußerte die Regierung auch Kohlen- und Eisenerzgruben an eine „Staatseisenbahn-Gesellschaft". Es gab dort privilegirte und concessionirte Privatbahnen,

eine derselben, die Krakau-Oberschlesische Bahn, geht auf einige Jahre in den Besitz der Staates über als östliche Staatsbahn, derselbe giebt aber den Besitz wieder auf. Der Privatindustrie entsprossen war hier die bereits 1832 eröffnete Linz-Budweiser Pferdebahn, welche aber bei 17 Meilen Länge nur in 15 Stunden befahren werden konnte, während der Eilwagen die Tour in 12 Stunden zurücklegte. Sie war auch weniger zum Personen-Transport bestimmt, wozu sie wegen der prachtvollen Aussicht auf das Donauthal von Reisenden dennoch mitunter benutzt wurde, sondern hauptsächlich für die Salztransporte aus dem Salzkammergut. Von Linz aus wurde 1846 eine Fortsetzung der Bahn nach Gmunden, mit Locomotiven befahrbar, fertig. Auf der zur Verbindung der Hauptstadt mit Bahnen in Galizien bestimmten Kaiser Ferdinands-Nordbahn dauerte der Bau der Strecke bis Oderberg länger als zehn Jahre, nachher trat eine achtjährige Pause ein. Dieselbe Erscheinung wiederholte sich bei der Südbahn, insofern die Strecken von Wien bis Gloggnitz bereits 1842 vollendet, und auf der andern Seite des Semmering in den Jahren 1843 bis 46 dejenigen zwischen Mürzzuschlag und Cilli eröffnet wurden, wogegen die Semmeringbahn erst 1854 und die Fortsetzung bis Triest 1857 beendet sind. Auch die Raaber Bahn, 1846 bis Bruck eröffnet, erfuhr eine Pause, wogegen nur die südöstliche Staatsbahn mit geringeren Unterbrechungen fortgebaut, allerdings aber erst nach einem Jahrzehnt vollendet wurde. Man nimmt die Hauptstraßen zu Eisenbahnverbindungen, es wird aber vorsorglich noch jeder nähere Anschluß an die Bahnen der Nachbarländer vermieden. Württemberg begann erst im Jahre 1845 Eisenbahnen zu bauen und es fanden sich nur einzelne Strecken der Hauptbahn Bruchsal-Friedrichshafen in den ersten Jahren eröffnet, die ganze Bahn war im Juni 1850 beendigt, alle übrigen wurden mehr als zehn Jahre später in Angriff genommen. Während die hannoversche Regierung die Eisenbahnen nach Braunschweig und Harburg baute und den Bau nach Bremen unternahm, wurden in Kurhessen lebhafte Erörterungen noch 1844 im Landtage nothwendig, durch das Zögern der Regierung in der Anlage von Bahnen veranlaßt; erst im Jahre 1848 wird in Folge der auch hier herrschenden und durch allerlei Zugeständnisse beruhigten Aufregung der bisher noch immer verzögerte Bau einzelner Strecken der Hessischen Nordbahn und im folgenden Jahre werden einige Meilen der Main-Weserbahn vollendet. Im Königreich Sachsen war, außer der nun bereits gut rentirenden Leipzig-Dresdener Bahn, die Sächsisch-Schlesische 1847 vollendet, und die Sächsisch-Böhmische Bahn, an dem linken Ufer der Elbe in der Richtung nach Prag begonnen, bis Königstein befahren.

Von Leipzig aus hatten Privatunternehmer die Ausführung der Sächsisch-Bayerischen Bahn in der Richtung nach Hof und Bamberg begonnen; da ihnen aber weitere Anleihen nicht glückten, übernahm der Staat die Bahn und baute sie von Altenburg nach Reichenbach weiter. Von Privatbahnen entstanden hier nur die Chemnitz-Risaer und nachher die Löbau-Zittauer Bahn, welche später in Staatsverwaltung übergingen.

Aber mit der Ausdehnung aller dieser Eisenbahnbauten wuchs auch der Geldbedarf in einer außerordentlichen Weise, und die Beschaffung desselben war schwieriger geworden und mißglückte einigen Gesellschaften gänzlich, seitdem das Vertrauen durch übertriebene Speculationen, die an den Börsen Verluste der Actienbesitzer herbeigeführt hatten, einigermaßen erschüttert worden war. Man wollte jetzt eine Garantie haben und wenn es nur für die Zinsen wäre, besonders in den Fällen, da das Capital bestehender Gesellschaften Behufs Ausdehnung des Unternehmens oder sobald die dazu genehmigten Capitalien nicht ausreichten, vergrößert werden sollte. Es wurden die dahin zielenden Anträge an die preußische Staatsregierung gerichtet und durch Bestätigungsurkunden schon im Laufe des Jahres 1843 fand die Genehmigung der Zinsgarantie durch den Staat zum Satze von 3½ Procent statt, natürlich unter besonderen Bestimmungen und Bedingungen, denen sich vorher die General-Versammlungen der Eisenbahn-Gesellschaften unterwerfen mußten. Diese Bestimmungen waren für die Folge von tiefeingreifender Bedeutung und Wirkung auf das Eisenbahnwesen in Preußen und fanden später in anderen Staaten in manchen Beziehungen Nachahmung.

Außer der Zinsgarantie gewährte in mehreren Fällen der Staat auch die Mittel für den siebenten Theil der Actien, die er übernahm. In den besonderen Bestimmungen sind namentlich folgende Ansprüche des Staates hervorzuheben: Falls der Reinertrag in einem Jahre fünf Procent des Stamm-Actien-Capitals übersteigt, mithin eine größere Dividende als 1½ Procent ergiebt, so kommen von diesem Ueberschusse nur zwei Dritttheile zur Vertheilung unter die Actionäre und das dritte Drittel (Superdividende) wird an den Staat abgeführt, um nach seinem Ermessen zur Ausgleichung etwa geleisteter, oder künftig zu gewährender Zinszuschüsse, oder zum Ankaufe von Actien nach dem Tages-Course verwendet zu werden. (Diese Bestimmung wurde später abgeändert.) Hierauf wird die Amortisation der Actien durch Ausloosung näher auseinandergesetzt, wobei die eingelösten Actien nach dem Nennwerthe von dem Staate erworben und außer Verkehr gesetzt werden. Das durch den Besitz der Actien erworbene Stimmrecht übt der Staat durch einen Commissarius aus, und zwar erstreckt sich dasselbe in jeder General-

Versammlung auf den sechsten Theil der durch die anwesenden Actionäre vertretenen Stimmen. Das Stimmrecht erhöht sich durch die weitere Erwerbung der Actien in gewisser Steigerung. Außerdem behält sich der Staat die Berechtigung vor, ein Mitglied des Verwaltungsrathes mit Sitz und Stimme zu ernennen, die Anstellung einiger Beamten, namentlich des technischen Leiters, des ersten Administrativbeamten und des Hauptrendanten zu bestätigen, seine Zustimmung zum Tarife und zu jeder Aenderung desselben zu geben und die Fahrpläne zu verlangen, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf anderen Bahnen zu sichern. (Nach diesem Paragraphen wurden später die Verwaltungen zu Schnellzügen und Nachtfahrten gezwungen.) Eine der wichtigsten Bestimmungen in diesen Nachtrags-Statuten war folgende: Sollte der Staat genöthigt sein, in drei aufeinanderfolgenden Jahren (in anderen Statuten: fünf) einen Zuschuß zu leisten, oder sollte der Zuschuß in einem Jahre mehr als Ein Procent (oder $1\frac{1}{2}$ Procent auf jede Actie) des gesammten Stamm-Actien-Capitals übersteigen, so bleibt demselben die Befugniß vorbehalten, die Administration der ganzen Bahn und des Betriebes seinerseits zu übernehmen. Im Falle der Geltendmachung dieser Befugniß ist derselbe hinsichtlich der Verwaltung keinerlei Beschränkung von Seiten der Gesellschaft unterworfen; dagegen ist er verpflichtet, vollständig Rechnung zu legen und den aufkommenden Reinertrag nach denselben Bestimmungen, welche für die eigene Administration der Gesellschaft gelten, den Actionären zukommen zu lassen, unter allen Umständen aber die garantirten $3\frac{1}{2}$ Procent Zinsen zu gewähren u. s. w. In den Fällen, da die Garantie und Betheiligung des Staates an dem ersten Capitalbetrage bei Gründung der Gesellschaft ertheilt wurde, bestimmte ein besonderer Paragraph, daß, sobald sämmtliche Privat-Actien vom Staate erworben seien, die Bahn und das Betriebs-Material nebst dem gesammten Zubehör, dem Reserve-Fonds und sämmtlichen Activis und Passivis Eigenthum des Staates werde.

Unter verschiedenen Modificationen wurden diese Vereinbarungen mit dem Staate von den Verwaltungen der Oberschlesischen, der Niederschlesisch-Märkischen, der Stargard-Posener, der Wilhelms-, der Aachen-Düsseldorfer und der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaften getroffen. Die Staatsverwaltung erlangte dadurch zunächst einen so bedeutenden Einfluß auf das ganze Unternehmen, wie ihn das Eisenbahngesetz von 1838 gar nicht in Aussicht gestellt hatte, und wie er in noch weit größerem Maßstabe — es wird sich das in der nächsten Periode herausstellen — in der Folgezeit noch zu erwarten war, in Uebernahme der Verwaltung oder Abtretung, obwohl eigentlich die Gegenleistungen des

Staates in keinem Verhältnisse zu den gewährten Ansprüchen desselben standen.

Die Zinsgarantien wurden auch in den Nachbarstaaten gegeben, aber nicht unter so drückenden Ansprüchen, deren sich wohl vielleicht die damaligen Verwaltungen nicht so vollständig bewußt sein mochten. Doch auch bei den Bestimmungen über die Modalitäten der Zinsgarantie herrschen, wie in allem Uebrigen, die größten Verschiedenheiten. Die sächsischen Regierungen in Thüringen gaben auf 10 Jahre eine Zinsgarantie von 4 Procent unter Betheiligung am Capital und Befreiung von Grundsteuer und Bezirkslasten. Kurhessen behielt sich ohne Zinsgarantie das Anrecht auf $\frac{1}{3}$ des Ertrages über 6 Procent des Capitals vor; Bayern gewährt den Privatbahnen eine Garantie von 4 Procent auf 25 Jahre, nach dieser Zeit kann der Staat die Bahnen ankaufen. Die Zuschüsse, welche von ihm etwa auf jene Garantie gezahlt werden müssen, gelten nur als Vorschuß auf spätere bessere Einnahmen; später wurde bestimmt, daß zur Erstattung dieser vom Staate geleisteten Vorschüsse die Hälfte des Mehrertrages über $4\frac{1}{2}$ Procent demselben zufallen sollte; sobald nichts mehr zu ersetzen sei, und der Ertrag 5 Procent gäbe, so habe der Staat eine Rente zu erhalten und zwar $\frac{1}{5}$ des Ueberschusses für $5\frac{1}{5}$ bis $6\frac{1}{5}$, $\frac{2}{5}$ für $6\frac{1}{5}$ bis 7, $\frac{1}{2}$ für 7 bis 8 Procent, bei 8 oder mehr die Hälfte des Ertrages über 6%. Nach Ablauf der Garantiezeit kann der Staat die Bahn kaufen, das Actiencapital nach dem zehnjährigen Durchschnittscourse, als Minimum das Bau- und Einrichtungscapital sammt dem Reinertrage des Ablösungsjahres gerechnet. So war es bei der bayerischen Ostbahn bestimmt.

In Oesterreich gewährte der Staat aber erst bei den Eisenbahnbauten der späteren Periode, besonders des sechsten Decenniums Zinsgarantien von 5 oder $5\frac{1}{2}$ Procent, welche die früheren Bahnen nicht in Anspruch genommen hatten. Die etwaigen Vorschüsse für Zinszahlungen, als solche sah sie auch hier der Staat an, sollten mit 4 Procent verzinst werden und waren rückzahlbar, sobald der Ertrag der Bahnen zunahm. Auch hier behielt sich die Regierung vor, nach 30 Jahren dieselben in eigenen Besitz zu nehmen.

### 9. Verzögerungen und Hindernisse in der weiteren Entwickelung des Eisenbahnnetzes.

Als jetzt die meisten Staatsverwaltungen der weiteren Entwickelung des Netzes keine besonderen Schwierigkeiten mehr in den Weg legten und in manchen Staaten durch Gewährung einiger Vortheile die Aus-

beutung der Unternehmungen zum eigenen Vortheile und zu immer mehr wachsendem Einflusse sich angelegen sein ließen, traten andere von denselben in gewisser Beziehung unabhängige Hindernisse und Verzögerungen ein. Unabhängig nennen wir sie, insofern die deutsche Kleinstaaterei einerseits und die Exclusivität großer Nachbarstaaten mit ihrem Sparsystem die Ueberschreitung der gegenseitigen Grenzen durch die Eisenbahnbauten öfters längere Zeit, Jahre lang hinzogen, bis Verträge geschlossen oder zur Ausführung gebracht werden konnten, andererseits die politischen Verhältnisse den Regierungen über den Kopf wuchsen, schneller und schlimmer, als sie vermutheten und befürchtet hatten. An diesen beiden Punkten scheiterte die schnellere Fortsetzung oder der Bau mancher Bahnen und ihr gedeihliches Fortschreiten, sie veranlaßten die Verhinderung weiterer Handelsverbindungen und großer Verbreitung der Producte mancher Landestheile, sie verursachten, daß sich das Capital zurückzuziehen und zu verstecken begann.

Von den Verträgen mit Nachbarstaaten waren in ihrem Gedeihen mehrere Bahnen abhängig, andere wurden durch dieselben erst auf die Stufe der Entwickelung gestellt, vermöge deren sie ihre Actionäre für das oft unter unendlichen Schwierigkeiten und Lasten unternommene Risico ihres Capitals entschädigen konnten.

Zunächst war es die von Berlin aus begünstigte Berlin-Hamburger Eisenbahn, welche Unterhandlungen zwischen Hamburg und Preußen mit Dänemark wegen der durch Lauenburg führenden Strecke und mit Mecklenburg-Schwerin, durch dessen Gebiet die Bahn (von Grabow bis Boitzenburg) führen sollte, veranlaßte. Hier kam der Vertrag nach nicht gar langer Zeit zu Stande, so daß die im Jahre 1842 begonnene Bahn im December 1846 in ihrer ganzen Ausdehnung eröffnet werden konnte. Der Vertrag zwischen der k. sächsischen und k. preußischen Regierung wegen der Verbindung der Sächsisch-Schlesischen mit der N.-Märkischen Bahn wurde, nachdem sich seit 1836 Comités zum Bau der ersteren gebildet hatten, im Juli 1843 abgeschlossen, wonach die sächsische Bahn zwei Meilen auf preußischem Gebiete bis Görlitz geführt werden konnte. Von der etwa 13¾ Meilen langen Bahn wurde aber erst 1845 eine kleine Strecke (2¼ Meilen) von Dresden bis Radeberg, die übrigen 1846 und 1847 im Bau fertig. Ein Vertrag Sachsens mit Oesterreich wegen des Baues einer linksseitigen Elbbahn von Dresden nach der Böhmischen Grenze bei Bodenbach war am 15. August 1842 abgeschlossen, aber erst 1845 wurde der Bau begonnen, erst 1848 waren die ersten drei Meilen fertig und der Rest von sechs Meilen drei Jahre später befahren; der Bau der Anschlußbahn Prag-Bodenbach (nördliche

Staats-Eisenbahn-Linie) wurde zu gleicher Zeit beendet und dem Betriebe übergeben; also fast zehn Jahre hatte diese Verbindung auf sich warten lassen.

Mit Bayern und Sachsen-Altenburg schloß die k. sächsische Regierung, welche darin sehr thätig und umsichtig verfuhr, schon 1841 den Vertrag zur Verbindung zwischen Leipzig via Altenburg und Reichenbach und Hof, und doch konnte diese Bahn erst gegen Ende 1848 befahren werden. Andere größere, sogar mehr als doppelt so lange Bahnen brachte man in wenig mehr als der Hälfte der Zeit zur Eröffnung, wenn sie nicht die Grenzen des Landes zu überschreiten hatten. Bei dieser kamen allerdings noch die prekären Geldverhältnisse mit ins Spiel, welche den Staat veranlaßten, die Bahn noch vor ihrer Vollendung selbst in die Hand zu nehmen und so die Verlegenheit der Actionäre, welche eine neue Anleihe nicht zu Stande bringen konnten, zu beseitigen.

Auch in den übrigen Ländern ging es mit solchen Grenz-Bahnen nicht recht von der Stelle; bei der pfälzischen Maximiliansbahn (von Neustadt nach Weißenburg zum Anschluß an die französische Ostbahn, $6,_{32}$ Meilen lang) hatte Bayern mit Frankreich am 4. Februar 1848 einen Vertrag abgeschlossen, dieser mußte aber am 18. Mai 1852 erst ergänzt werden, ehe der Bau zu Stande kam und die kurze Bahn wurde gegen Ende 1855 vollständig dem Verkehre übergeben. Schneller folgten den Verträgen auch nicht der Bau und die Betriebseröffnung der Thüringischen Bahn; aber hier war die verzögerte Ausführung durch die Gesellschaft die Ursache des Aufschubes, denn der am 20. December 1841 abgeschlossene Staatsvertrag zwischen Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar und Coburg-Gotha war den Unternehmern ein sehr günstiger. Die betheiligten Staaten übernahmen einen Theil der Actien und verzichteten für dieselben auf Dividende, sobald der Reinertrag nicht 3 Procent ergäbe, und zwar auf 30 Jahre; die Bestimmung sollte aber nach 10 Jahren fortfallen, wenn 5 Jahre hintereinander 4 Procent oder mehr erzielt wären. Die Erträge für den Staat sollten zur Amortisation verwendet werden, nach deren Ablauf die Bahn Eigenthum der Staaten würde. Die Staatsactien erhielten zuerst keine Dividende, dann 1 Procent, und später wie die Privatactien 5 bis 7 Procent.

Die Regierungen von Frankfurt, Hessen-Darmstadt und Baden beschlossen in einem Vertrage den Bau der Main-Neckarbahn, Frankfurt-Heidelberg, bereits im Jahre 1838; es fand sich aber keine Gesellschaft dazu, weshalb nach einem Beschlusse der Hessischen Regierung die Bahn auf Staatskosten gebaut, aber erst 1846 vollendet wurde; gleich darauf

erfolgte auch das Uebereinkommen zwischen Frankfurt und Kurhessen zur Errichtung der Main-Weserbahn.

Bei allen diesen Verträgen waren die beiderseitigen Mächte bereit zu den Abschlüssen solcher Uebereinkommen, wenn auch bei der Ausführung Schwierigkeiten sich einstellten; ein ganz anderes Verhältniß waltete in Oesterreichs Stellung zu den übrigen Staaten vor. 1847 war es gelungen, Oesterreichs Regierung zur Verbindung der K. Ferdinands-Nordbahn mit der Wilhelmsbahn bei Oderberg zu bewegen und so am 1. September 1848 die directe Eisenbahnroute zwischen Breslau und Wien herzustellen. Nach Krakau war der Uebergang über die Grenze bei Slupna am 31. October 1847 hergestellt; die Strecke von Myslowitz wurde der Krakau-Oberschlesischen Bahn (späteren östlichen Staatsbahn, die dann auf die Nordbahn überging) zur Mitverwaltung übergeben. Der Bau dieser Verbindung hatte bei dem bis zur Besitzergreifung von Seiten Oesterreichs (am 11. November 1846) bestehenden Freistaate Krakau keine Beanstandung gefunden. Oesterreich glaubte nun, da es an zwei Stellen bereits Uebergänge nach Schlesien gab, keine weiteren Zugeständnisse mehr machen zu dürfen und das Project der Oberschlesischen Bahn zu einer Weiterführung bis zur Landesgrenze bis Berun, ohnedies auf einige Zeit aufgegeben, mochte darum längere Zeit nicht zur Ausführung gelangen können. Mit Bayern hatte Oesterreich 1851 einen Vertrag abgeschlossen, um von Wien über Linz und über Salzburg nach München eine Bahn gebaut zu sehen, derselbe wurde aber zunächst wieder aufgegeben und erst später wieder aufgenommen.

Die Beseitigung dieser Hindernisse war jedoch nur eine Frage der Zeit, da Fortschritte der Handelsverbindungen, von denen die Staaten selbst großen Gewinn und Vortheil zogen, insofern die Hebung der Industrie und des Handels die Steuerkraft des Landes hebt, — zu mächtige Hebel sind, als daß sich die verständigen Staatslenker ihrer Förderung verschließen sollten. Schlimmere Feinde aller Unternehmungen auf dem Felde der technischen und kaufmännischen Speculation waren die politischen Aufregungen, denn sie erzeugten Furcht bei den Besitzenden vor dem Ende, hielten die Zuflüsse des baaren Geldes zurück und entwertheten die geldwerthen Papiere. Vor diesen Aufregungen blieb kaum ein Landestheil Deutschlands verschont. So sehr der verflossene Bundestag in Deutschland alle freieren Regungen zu unterdrücken sich bemüht hatte, so schlecht war es ihm gelungen, dies System auf lange Zeit fortzusetzen und die Regierungen hatten sich durch Festhalten an demselben selbst geschadet. Hatte die Juli-Revolution und der Polen-Aufstand so manchen Funken ausgestreut, der hier und da

fortglühte, so thaten es jetzt die religiösen Bewegungen der Geister; es war das Nachdenken über menschliche Zustände, welches so mancherlei Wünsche und Hoffnungen entstehen ließ, Aenderungen und Besserung eintreten zu sehen. Verleitet bei solchen Erscheinungen eine falsche Vorstellung von der Macht und Gewalt gegen solche Erhebungen zu Mißgriffen, so erzeugt sie oft unversöhnlichen Haß; schlägt sie beim Mißlingen in unbedingtes Nachgeben um, so trägt sie eine Ohnmacht zur Schau, welche ihre Autorität untergräbt.

Als diese Zustände im fünften Jahrzehnt in Deutschland eintraten, bestand in den verschiedenen Theilen des Landes der Unterschied, wie sie sich äußerten, nur in der Art, wie ihnen begegnet wurde, und je nachdem spitzten sie sich in denselben auch mehr oder weniger zum Aeußersten zu. Es kann nicht geleugnet werden, daß außer der größeren Ausdehnung, welche die Presse gewann, auch das Eisenbahnwesen, welches jene beförderte, mancherlei Einfluß auf alle diese Ereignisse ausübte, und so mit der Zeitgeschichte recht eng verwoben ist. Gedrucktes fand jetzt viel schnellere Verbreitung, ein Gedanke, der irgendwo ausgesprochen oder in irgend einem fliegenden Blatte zur Welt kam, eilte rascher und an viel mehr Orte dahin, als bis dahin möglich gewesen war. Das Broschürenwesen nahm von jetzt einen bedeutenden Umfang und führte leicht, nämlich schnell und billig, zu einer allgemeineren Kenntniß von allen Ereignissen, die irgend wo von sich reden machten. Den Anfang in der geistigen Bewegung hatten die Lichtfreunde gemacht, ihnen folgten die Trierer heilige Rockgeschichte und die dadurch veranlaßte Bildung der christkatholischen und freien Gemeinde, deren Stifter und Sprecher so manche feuerfangende Broschüre in die Welt sandten; deren Sterne aber wieder verblichen, als die Bewegung um die Rechte der Staatsbürger zunahm. Die Träger derselben hatten bereits ihre Vorläufer in den sogenannten Demagogen gehabt und in den Verhandlungen mehrerer Kammern, deren Worte jetzt nicht mehr so verhallten wie früher, sondern von der Presse hinausgetragen wurden, trotz aller Censur. Daß in solcher Zeit ein Stillstand in commerciellen Unternehmungen eintreten mußte, läßt sich natürlich finden; auch die großartigsten aller bisherigen Unternehmungen, die Eisenbahnbauten wurden davon beeinflußt. Will man sagen: die Eisenbahnen hatten diese Verhältnisse mit herbeiführen helfen, so mußten sie auch deren Folgen tragen, so kann man dazu setzen: sie konnten sie tragen und trugen sie auch.

Während Baden eine der ersten Eisenbahnen besaß und andere Bahnen, beziehungsweise Fortsetzungen derselben projectirt waren, trat

gerade hier eine merkwürdig lange Pause ein, ehe diese Projecte vollständig ausgeführt wurden. Baden war (nächstdem Braunschweig, wo die Bahn auf Staatskosten gebaut wurde) der erste deutsche Staat, welcher auf eigene Kosten alle Bahnen zu bauen beabsichtigte und anfing, das Angefangene jedoch nicht bald fortsetzte, weil eigenthümliche Verhältnisse inzwischen dort eintraten. Die Streitigkeiten sind bekannt, welche die badischen Kammern unter ihren Führern Itzstein und Welcker mit dem Ministerium führten, weil sie sich das Recht nicht bestreiten lassen wollten, über etwas anderes für nothwendig Befundenes zu debattiren, als über Budget und Eisenbahngesetz, und diesen Gegenständen die Besprechung über geforderten Urlaub für Beamte und Wahlbeeinflussungen beifügten. Obwohl bereits 1846 den Forderungen der Opposition nachgegeben und freisinnige Einrichtungen bewilligt wurden, erregte der Ausbruch der französischen Revolution in diesem, Frankreich so nahe liegenden Lande die immer noch unzufriedenen Elemente wieder von neuem zu weitergehenden Forderungen, bis deren offene republicanische Schilderhebung mit den Waffen niedergeschlagen wurde. Die Kassen waren jetzt leer, die Verwaltung mußte erst wieder in Ordnung gebracht werden und in den Ausgaben die größte Sparsamkeit eintreten. Nach und nach und besonders mit der Thronbesteigung des Großherzogs Friedrich (24. April 1852) begann sich das Land wieder gänzlich zu beruhigen. Während dieser unruhigen Zeit war der Eisenbahnbau im Rückstande geblieben. Von der großen Manheim-Constanzer Bahn waren seit August 1845 bis Mitte Juni 1847 nur 35 Kilometer (noch nicht 5 Meilen) in den nächsten 1½ Jahren 15 Kilometer, bis zum Jahre 1851 nur 6 Kilometer gebaut worden und bis Basel war die Bahn erst im Februar 1855 befahren.

Aehnliche Verhältnisse findet man zur selben Zeit in Bayern, nur daß hier die Verfassungsstreitigkeiten früher begonnen hatten, zunächst wegen Verwendung der Ueberschüsse der Staatskasse und dann durch religiöse Anschauungen veranlaßt. Es wurden während dieses Zeitraumes von Seiten der Staatsverwaltung nur Theile der Ludwigs-Süd-Nordbahn, Hof-Bamberg, Kaufbeuren-Augsburg fertig, während Privatunternehmer im Königreich gar nichts, in der Pfalz ein Stück der Pfälzischen Ludwigsbahn (Neustadt-Ludwigshafen) 1847 eröffneten. Das genannte Unternehmen des Staates von Augsburg weiter nach dem Bodensee stieß auf Schwierigkeiten, insofern es der Regierung nicht glücken wollte, das Geld zu 3½ Prozent al pari zu erlangen und eine andere Art der Begebung von dem Landtage genehmigt werden mußte, mit dem das Ministerium in Unfrieden stand. Dazu kamen noch die

Mißverhältnisse, welche die Tänzerin Lola Montez in München hervorrief, die unangenehmen Auftritte und der Volksaufstand. Erst nachdem diese Angelegenheiten beseitigt waren, entwickelte sich auch das Eisenbahnnetz in großartiger Weise, wie die nächste Periode uns überzeugen wird.

Nach der christkatholischen Bewegung, deren Führer sich schließlich auch der Politik zuwandten, insofern es sich um die Stellung ihrer Gemeinde im Staate handelte, und auf Seite der Liberalen standen, hatten sich die stärker hevortretenden Forderungen einer constitutionellen Regierungsform bemerkbar gemacht. Außer über die Reibungen zwischen Militär und Civil in der Rheinprovinz war die Unzufriedenheit über die dem freisinnigen Theile der Bevölkerung nicht genügende Berufung des vereinigten Landtages in Preußen gewachsen und ein Vorgänger aufgeregter Zeiten. Durch die Nachrichten von der Revolution in Paris und der Flucht des Königs Louis Philipp sowie der Proclamirung der Republik im Februar 1848 war die Aufregung noch höher gestiegen und mit dem Straßenkampf in Berlin erreichte sie den höchsten Grad. Natürlich mußte hier wie in Oesterreich, wo die ausbrechende Revolution die Flucht des verhaßten Metternich, ja der kaiserlichen Familie aus Wien veranlaßte und mit ihren Forderungen einen fast vollständigen Sieg erlangte, zunächst Handel und Industrie ins Schwanken gerathen auf die unsichere Stellung zwischen Fürchten und Hoffen; an neue Unternehmungen wurde nicht gedacht, denn Niemand konnte wissen, was der nächste Tag bringen, wie es noch kommen könnte. Nur die politischen Neuigkeiten und die Versammlungen, zu denen an einigen Orten die Bahnhofssäle als geignete Locale auserseßen wurden, gewährten Interesse. In den Ländern, wo es zu keinem Kampfe kam, war die Bewegung der Gemüther keine geringere, wie es sich in Hessen, in Meklenburg und selbst in Sachsen zeigte, wo erst 1849 der Barricadenkampf stattfand. Wo Unternehmungen einmal begonnen waren, da wurden sie möglichst zur Vollendung gebracht, um dem Zinsenverlust vorzubeugen, den etwas Halbfertiges mit sich bringt. Einige selbst fertige litten jetzt darunter, daß die erwarteten Verbindungen nicht ins Werk gesetzt wurden. So war zwar 1846 bereits die Niederschlesische Zweigbahn (von Hansdorf nach Glogau) eröffnet worden; sie rentirte nicht und konnte nicht rentiren, solange ihr der weitere Anschluß in Glogau fehlte, und über die Ausführung des Baus der Breslau-Posener Bahn, welche längst projectirt war und mit der Stargard-Posener verbunden den Verkehr zwischen der Ostsee und Schlesien schaffen oder vermitteln sollte, wurde erst 1853 Beschluß gefaßt. Unter den jetzigen Umständen

mußten die Einnahmen der Niederschlesischen Zweigbahn um so mehr ausbleiben und man hörte damals den schlechten Witz, die Bahn brauche keine optischen Telegraphen anzuschaffen, denn die Actionäre, welche doch die Hände über dem Kopfe zusammenschlügen, dürften sich nur an der Bahn aufstellen. Die Stargard-Posener Bahn, bei welcher sich der Staat an der einzigen Anleihe zum Stammactien-Capital von fünf Millionen mit Capital- und Zinsgarantie betheiligt hatte, wurde im Jahre 1848 noch vollendet. Ebenso wurde die bereits 1847 zum größten Theil fertige Neisse-Brieger Bahn, bei welcher nur die Festungsverhältnisse der Benutzung der Station Neisse hinderlich gewesen waren, noch ganz dem Betriebe übergeben. Daß am 14. October 1848 auch die Köln-Mindener Bahn (sowie gleichzeitig die hannoversche Strecke bis Minden) betriebsfähig gemacht werden konnte, das lag in dem Interesse, welches der Staat an der Verbindung zwischen Berlin und Westfalen und der Rheinprovinz haben mußte. Auch dort stockte der Weiterbau, die Köln-Bonner Gesellschaft faßte erst 1852 den Entschluß, von Bonn nach Rolandseck zu bauen, und unter den Repräsentanten der Westfälischen Gesellschaft entstanden 1848 Streitigkeiten, die gegen Ende des Jahres zur Abtretung an den Staat führten, von welchem die nächsten zehn Meilen auch erst im October eröffnet wurden.

In ähnlicher Weise wurden Weiterbauten und Ausführung von Projecten in Oesterreich aufgeschoben; die K. Ferdinands-Nordbahn mußte die Zeit verlängern lassen, binnen deren nach Vorschrift die Bahn bis Krakau fertig sein sollte. Jedoch fand der vorher lange verzögerte Bau der nördlichen Staats-Eisenbahn-Linie Brünn-Prag-Bodenbach, wahrscheinlich aus militärischen Rücksichten einen schnellen Fortgang.

### 10. Stiftung und Wirksamkeit des Vereins der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen.

Ein höchst bedeutsames und für das Eisenbahnwesen Deutschlands überaus wichtiges und folgenreiches Ereigniß hat diese Periode aufzuweisen, den ersten Schritt zu einem einheitlichen Zusammenwirken der verschiedenen Eisenbahn-Verwaltungen. Dieselben fühlten ihre Zusammengehörigkeit und das Bedürfniß, einander näher zu treten und gemeinsame Einrichtungen für ihren Betrieb zu berathen. Am 10. November 1846 traten zu Berlin die Verwaltungen der Berlin-Anhaltischen, Berlin-Potsdamer, Berlin-Hamburger, deren Vollendung nahe bevorstand, der Berlin-Stettiner, der inzwischen unter der Firma der letzteren vereinigten beiden Gesellschaften der Berlin-

Frankfurter und Niederschlesich-Märkischen Bahn, sowie der Oberschlesischen, Magdeburg-Leipziger u a. m. zusammen und stifteten einen Verein unter dem Namen:

Verband preußischer Eisenbahn-Directionen.

Schon im nächsten Jahre wurde in ihrer Versammlung am 28. Juni 1847 zu Köln beschlossen, den Verband nicht auf preußische Bahnen zu beschränken, sondern sämmtliche deutsche Eisenbahn-Verwaltungen aufzunehmen und zu dem Zwecke: „durch gemeinsame Berathungen und einmüthiges Handeln das eigene Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern," einen Verband deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu gründen. Am 29. November desselben Jahres fand zu Hamburg die erste General-Versammlung statt, welche jenen Namen am letzen Sitzungstage, dem 2. December, selbst abänderte in die heutige Firma:

Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Mit Ausuahme weniger traten alle übrigen Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen dem Verein bei, die der Hannoverschen, Sächsischen, Bayerischen, Badischen Staats- und österreichischen Bahnen. Um die gemeinsamen Angelegenheiten in Betreff von vereinten Maßregeln in Bezug auf den Güter- und Personenverkehr zu berathen, wurde beschlossen, alle zwei Jahre allgemeine Versammlungen der Vereins-Mitglieder zu halten, in denen auch die geschäftsführende Direction gewählt wurde, und bei welcher Gelegenheit die neuen Einrichtungen oder Verbesserungen fremder Bahnen und der mit ihnen zusammenhängenden Zweige vorgeführt und Fabriken sowie Productionsquellen, wie Gruben, Hütten u.s.w in Augenschein genommen wurden.

Die Thätigkeit des Vereins äußerte sich bald nach verschiedenen Richtungen. Der Verein gab besondere Vorschriften für die Personen-, Reisegepäck- und Equipagenbeförderung auf den zum Verbande gehörigen Eisenbahnen, welche ein gleichmäßiges Verfahren einrichteten und so das Publikum überall an dieselben Bestimmungen gewöhnte. Dieselben wurden theilweise, soweit sie das Publikum betreffen, in dem Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Coursbuch (von der Deckerschen Geh. O. Hofbuchdruckerei in Berlin) abgedruckt und sind somit jedermann zugänglich gemacht. Ferner ist ein Reglement für den Vereinsgüterverkehr auf den Bahnen des Vereins vereinbart worden, welches, früher aus 17 Paragraphen bestehend, später bis auf 26 erweitert wurde und dem noch ein besonderes Uebereinkommen folgte. Beide wurden bei den Vereinsversammlungen revidirt und verbessert. In dem Reglement sind besondere

Bestimmungen über die Uebernahme der Güter und die Ausschließung gewisser Gegenstände von der Beförderung. In dieser Beziehung hat die Zeit die meisten Veränderungen hervorgebracht, denn es waren früher viele Güter ausgeschlossen, die später zur Beförderung zugelassen worden sind; die fortschreitende Verminderung der Exclusivität der Post, sowie die Verbesserungen in der Verpackung gefährlicher Gegenstände und für Aufnahme von Gütern besonderer Form und Beschaffenheit haben darin viel geändert. Es folgen dann Bestimmungen über die Form und Ausfertigung der Frachtbriefe und den durch dieselben geschlossenen Frachtvertrag, über die Verpackung und die Folgen mangelhafter Emballirung, über Gewicht und Inhaltsangabe, über Zollcontrole und Versteuerung, Berechnung der Frachtgelder und deren Zahlung, über die Nachnahmen und die dafür zu erhebende Provision. Ferner wurden gemeinschaftliche Principien aufgestellt für Feststellung der Lieferungszeit, über Verhinderungen des Transportes, demnächst über Ablieferung der angekommenen Güter und Berechnung der Gebühren für Lagern derselben in den Güterböden auf den Waggons oder im Freien auf dem Territorium der Bahnhöfe. Hierauf folgen Bestimmungen über die Haftpflicht und deren Beschränkung oder Ausschließung sowohl in Bezug auf Vernichtung und Verderben oder Beschädigung, als auf Gewichtsdifferenzen, Geldwerth dafür, in späterer Zeit wurde auch der Werth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit festgestellt, außerdem aber besondere Erstattung gegen Assecuranzgebühren gewährt. Bei allen diesen Punkten wurden eben im Laufe der Zeit mannigfache Aenderungen gemacht, von deren Endresultat später noch besonders die Rede sein wird. Es wurde auch dabei den einzelnen Verwaltungen der geeignete Spielraum für Specialbestimmungen gelassen, die sowohl nach deren Ansichten überhaupt nothwendig als auch für den Bereich des Betriebes erforderlich waren, sich auch nach den Eigenthümlichkeiten der einzelnen Verkehre richteten. Diese findet man dann in den Betriebsreglements der Einzelbahnen als Ergänzungen mit anderer Schrift (z. B. lateinischen Buchstaben) gedruckt.

Die Mitglieder des Vereins gewähren einander gegenseitig freie Fahrt auf ihren Bahnen und der größte Theil der Verwaltungen gewährt sie auch den Beamten bei Beurlaubungen, über welche ihnen eine Bescheinigung ihrer Vorgesetzten ausgestellt wird. Bei der allerdings nur selten möglichen Benutzung durch den einzelnen Beamten wird demselben eine wohlthuende Erholung von den anstrengenden einseitigen und mitunter oder größtentheils geisttödtenden Beschäftigungen gewährt, die ihm neuen Muth und neue Kraft zu denselben verleiht. Wegen eines

Specialverbandes versagte die frühere Hannoversche Generaldirection (vor 1866) den nicht zum Norddeutschen Eisenbahnverbande Gehörenden entschieden die freie Fahrt, Köln-Mindener gewährte sie zögernd, während die Verwaltungen der Sächsischen, der übrigen Preußischen und Oesterreichischen, sowie die Rheinischen und süd- und mitteldeutschen mit großer Bereitwilligkeit jederzeit sie gewährten.

Der Verein, dessen Mitgliederzahl in stetigem Wachsen begriffen ist, hat seit dem Jahre 1861 ein eigenes Organ in der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen,“ welche wöchentlich einmal in $1\frac{1}{2}$ bis 2 Bogen und darüber in Leipzig unter der Redaction des Dr. juris W. Koch erscheint. Die Zeitung bringt Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transportanstalten, Post, Schifffahrt, über Telegraphenwesen, Technisches, Notizen über einzelne Eisenbahnen und Bahnprojecte, enthält Volkwirthschaftliches, Juristisches, Literatur und Miscellen, woran sich noch officielle und Privatanzeigen schließen. Unter diesen nahmen während des Krieges die Mittheilungen über vermißte, gesuchte und über aufgebotene überzählige Sendungen bedeutende Dimensionen an, da der Verkehr oft gestört und ein übermäßiger war. Das Material, welches die Zeitung bietet, ist ein sehr reichhaltiges, setzt den Leser vollständig in Kenntniß von allen Fortschritten in den genannten Fächern und giebt Kunde aus allen Ländern von Bauten, Einrichtungen und Erfindungen, von dem Betriebe der Eisenbahnen sowie der mit diesen verwandten oder zusammengehörigen Anstalten.

Die Versammlungen des Vereins fanden bereits in Wien, Mainz, Breslau, Baden, Köln, Danzig, Hamburg, Amsterdam, Salzburg und zuletzt wieder in Wien im Juli statt. Seit der Badener Generalversammlung im Jahre 1854 ist die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft unter dem Vorsitze des Geheimen Regierungsrathes Fournier die geschäftsführende geblieben und auch auf der letzten Generalversammlung am 19. bis 21. Juli 1869 zu Wien durch Acclamation wieder zu diesem Amte berufen.

Am 19. Juli stellte die Direction den Antrag, mit der nächsten Generalversammlung zugleich eine Jubelfeier zu veranstalten, da in nächster Zeit fünfundzwanzig Jahre seit Gründung des Vereins abgelaufen sind. Es sei nur zweifelhaft, bemerkte der Redner, wann die Jubelfeier abzuhalten, und ob dabei von der ursprünglichen Gründung des Vereins am 10. November 1846 oder von seiner Fusionirung am 2. December 1847 gerechnet werden sollte. Der erste Termin wurde auf den Vorschlag eines Mitglieds als Tag der Feier angenommen und zur Vorbereitung ein besonderes Comité eingesetzt. Dasselbe hat später aber

beschlossen, die Festfeier in Berlin schon am 14., 15., 16. August zu begehen.

Die weiteren Verhandlungen betrafen Abänderungen mehrerer Bestimmungen über das Regulativ der gegenseitigen Wagenbenutzung, über Frachtbriefe, schiedsrichterliche Entscheidungen und einige andere Gegenstände, von denen noch besonders einer hervorzuheben ist. Zur Erhöhung des Strebens nach Verbesseruugen und Hebung des deutschen Eisenbahnwesens wurde ein seit längerer Zeit von dem Präsidenten der Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, Geheimem Commercienrath Mevissen zu Köln, gestellter Antrag zum Beschluß erhoben, vorläufig für die nächsten drei Jahre Prämien von 2500, 1000 und 500 Thalern auszusetzeu auf Erfindungen und Verbesserungen in der Technik, Statistik, Centralverwaltung und auf hervorragende Erscheinungen in der Eisenbahn-Literatur.

Schließlich wurde noch die Wahl des Ortes für die nächste General-Versammlung besprochen. Präsident Fournier erklärte: „Von allen Seiten bin ich beauftragt, Berlin, den Heimathsort Ihrer geschäftsführenden Direction und die Hauptstadt eines großen Theils Ihrer Verwaltungen, als Zusammenkunftsort für die nächste General-Versammlung vorzuschlagen.“ Dieser Antrag, von dem kaiserlichen Rath Dr. Neumann unterstützt, wurde mit Acclamation zum Beschlusse erhoben und Präsident Fournier gab die Versicherung, daß sie die Mitglieder herzlich willkommen heißen würden.

Das Gebiet des Vereins hat sich in der Zeit seines Bestehens von 1020 Meilen auf 4091,81 Meilen ausgedehnt, wovon über 1500 Meilen auf Preußen kommen. Es umfaßte am 1. Januar 1871 die Gebiete folgender 78 Bahnverwaltungen in der angegebenen Meilenlänge:

A. Deutsche: (* Staatsbahnen, ** Bahnen unter Staatsverwaltung.)

| | | | |
|---|---|---|---|
| Aachen-Mastricht | 8,68 | Meilen, | Direction in Aachen |
| Altona-Kiel u. Schleswigsche B. | 62,81 | „ | Altona |
| * Badische Staatsbahnen | 121,00 | „ | Karlsruhe |
| Bayrische Ostbahn | 81,40 | „ | München |
| * „ Staatsbahnen | 241,94 | „ | München |
| * Bebra-Hanauer u. Hessische Nordbahn | 39,29 | „ | Kassel |
| ** Bergisch-Märkische | 90,83 | „ | Elberfeld |
| Berlin-Anhaltische mit der Dessauer Leopoldsbahn | 49,14 | „ | Berlin |
| Berlin-Görlitzer | 27,60 | „ | Görlitz, dann in Berlin |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Berlin-Hamburger | 40,28 | Meilen, | Direction in Berlin |
| Berlin-Potsdam-Magdeburger | 19,54 | = | Berlin |
| Berlin-Stettiner | 110,30 | = | Stettin |
| Braunschweigische Bahnen | 36,12 | = | Braunschweig |
| Breslau-Schweidnitz-Freiburger | 25,72 | = | Breslau |
| Frankfurt-Hanauer | 5,46 | = | Frankfurt |
| * Friedrich-Franzb., Großherzgl. | 42,61 | = | Schwerin |
| Glückstadt-Elmshorner | 4,50 | = | Glückstadt |
| * Hannov. Staatsb. u. Goslar-Vienenburg | 109,46<br>1,74 | =<br>= | Hannover |
| Hessische Ludwigsbahn | 45,65 | = | Mainz |
| Homburger Bahn | 2,41 | = | Homburg |
| Kirchheimer, Württemberg | 0,87 | = | Kirchheim |
| Köln-Mindener | 80,68 | = | Köln |
| Leipzig-Dresdener | 40,53 | = | Leipzig |
| Ludwigs-E., Nürnberg-Fürth | 0,80 | = | Nürnberg |
| Lübeck-Büchener | 14,60 | = | Lübeck |
| Märkisch-Posener | 36,20 | = | Guben |
| Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger B. | 41,52 | = | Magdeburg |
| Magdeburg-Halberstädter | 51,44 | = | Magdeburg |
| * Main-Neckar | 11,82 | = | Darmstadt |
| * Main-Weser | 27,00 | = | Kassel |
| * Nassauische E. | 27,60 | = | Wiesbaden |
| * Niederschlesisch-Märkische mit Gebirgsbahn | 74,14 | = | Berlin |
| Niederschlesische Zweigbahn | 9,50 | = | Glogau |
| Nordhausen-Erfurter | 10,13 | = | Nordhausen |
| Oberhessische B. | 19,88 | = | Gießen |
| ** Oberschlesische mit Wilhelms- und Neisse-Brieger B.<br>und Zweigbahn im Berg-werks-Revier | 115,10<br>12,00 | =<br>= | Breslau |
| * Oldenburgische Staatsbahn | 20,23 | = | Oldenburg |
| * Ostbahn, preuß. Staatsbahn | 121,27 | = | Bromberg |
| Ostpreußische Südbahn | 30,20 | = | Königsberg |
| Pfälzische Bahnen | 42,51 | = | Ludwigshafen |
| Rechte-Oder-Ufer-Bahn | 38,64 | = | Breslau |
| Rheinische B. | 92,90 | = | Köln |

| | | | |
|---|---|---|---|
| * Saarbrückener und Rhein-Nahe-Bahn | 37,01 | Meilen, | Direction in Saarbrücken |
| * Sächsische Staatsbahnen | 122,31 | = | Dresden |
| Taunus-E. | 6,71 | = | Frankfurt |
| Thüringische und Werra-B. | 70,22 | = | Erfurt |
| Tilsit-Insterburger B. | 7,16 | = | Tilsit |
| * Westfälische B. | 52,12 | = | Münster |
| * Württemberg. Staatsbahnen | 144,00 | = | Stuttgart |
| zusammen | | | 2528,87 Meilen. |

### B. Oesterreich.

| | |
|---|---|
| Alföld-Liumaner B. | Direction in Pest |
| Aussig-Teplitzer | Teplitz |
| Böhmische Nordbahn | Prag |
| = Westbahn | Wien |
| Buschtěhrader B. | Prag |
| Fünfkirchen-Barcser B. | Pest |
| Galizische Karl-Ludwigsbahn | Wien |
| Graz-Köflacher | = |
| K. Ferdinands-Nordbahn | = |
| Kaiserin-Elisabeth-B. | = |
| Kaschau-Oderberger | Pest |
| Kronprinz Rudolf-B. | Wien |
| Lemberg-Czernowitz-Jassy | = |
| Mohács-Fünfkirchen | = |
| Oesterr. Nordwestbahn | = |
| = Staatseisenbahn-Gesellschaft | = |
| Siebenbürger E. | Pest |
| Oesterreichische Südbahn | Wien |
| Süd-norddeutsche Verbindungsbahn | = |
| Theißbahn | = |
| Turnau-Kralup-Prager B. | Prag |
| Ungarische Ostbahn | Pest |
| = Staatsbahn | = |
| zusammen | 1274,41 Meilen. |

Außerdem sind dem Vereine noch beigetreten

### C. Fremdländische Bahnen.

Grand central belge
Lüttich-Mastricht

Niederländische Rheinbahn
Niederländische Staatsb.
Warschau-Wiener
Warschau-Bromberger B.
zusammen in Länge von 288,53 Meilen.

Diese Längenangaben werden sich einigermaßen modifiziren, d. h. erhöhen, wenn statt derselben die Berechnung nach Neumeilen vom Jahre 1872 ab eintritt, da 1 deutsche Meile gleich ist 1 Neumeile 3 Decameter und 2,5 Meter.

Die Thätigkeit des Vereins ist ebenso wie von den einzelnen Verwaltungen und dem Publikum auch vom Staate anerkannt worden, sein Reglement wurde dem Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde (veröffentlicht im Bundesgesetzblatt durch Bekanntmachung des Bundeskanzlers vom 10. Juni 1870) zu Grunde gelegt.

### 11. Leitung und Verwaltung der Eisenbahnen. Die Bureaux der Central-Verwaltung.

Alle oben genannten Bahnen haben ihre eigenthümlichen Verwaltungen und ihre besonderen Einrichtungen, und zwar herrscht darin eine solche Mannigfaltigkeit der Verwaltungsart, daß es äußerst schwer sein möchte, sie alle zu beschreiben. Vielleicht ist es der Zukunft des Deutschen Reiches vorbehalteu, auch hierein eine größere Gleichmäßigkeit zu bringen, wie sie bereits bei den preußischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen erreicht ist. Nur müßte von dem Büreaukratismus in manchen Fällen abgegangen werden und hinter der Theorie nicht das Praktische zurückbleiben.

Es läßt sich demnach nicht die einzelne Verwaltung, aber das allgemeine System darstellen, nach welchem überhaupt die Leitung und Betriebsführung einer Eisenbahn gehandhabt wird, wie sie sich namentlich in Preußen bewährt und vielfach Nachahmung gefunden hat. Man muß vorausschicken, daß in Bayern die Verwaltung unter einem General-Director der k. Bayerischen Verkehrs-Anstalten und in Baden unter einer Direction der großherzoglichen Verkehrs-Anstalten, zu denen Post und Dampfschifffahrt gehören, vom Staate geführt wird. Die dabei erfolgten Aenderungen durch die deutsche Reichsverfassung werden später berührt werden.

Ein Directorium oder eine Direction, auch Betriebs-Central- oder Generaldirection genannt, welcher bei Privat- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen noch ein Verwaltungs- oder Administrations-

rath zur Seite steht, der von der Gesellschaft auf eine bestimmte Reihe von Jahren gewählt wird, hat die oberste Leitung der Verwaltung, über welche jedoch nach den gesetzlichen Bestimmungen oder in den vom Gesetze vorgeschriebenen Fällen das Ministerium die Oberaufsicht führt und in einigen Beziehungen zu entscheiden hat. Der Vorsitzende oder Präsident des Verwaltungsrathes führt auch bei den Generalversammlungen der Gesellschaft den Vorsitz und leitet die Verhandlungen.

Die Direction besteht gewöhnlich zum Mindesten aus drei Mitgliedern, von denen das eine, mitunter auch Special-Director genannt, den Vorsitz führt, den Betrieb leitet, und dem alle eingegangenen Schriftstücke zuerst vorgelegt werden, das zweite die technische Leitung übernommen hat, öfters Ober-Ingenieur genannt, das dritte der Kassen-Dirigent oder Kassen-Curator ist und zu denen als viertes Mitglied oft noch ein Syndicus hinzutritt, welchem die juristischen Angelegenheiten, als Grunderwerb, Processe und die Vertretung vor Gericht obliegen. Bei Besprechung der neuesten Concessionen wird sich die bestimmt ausgeprägte Form finden, in welcher der Staat die Privat-Directionen zusammengesetzt sehen will. Je größer der Wirkungskreis, der Umfang und Verkehr der Bahn ist, desto mehr Mitglieder sind natürlich in der Direction erforderlich, unter welche dann vom Vorsitzenden die Bearbeitung der Personalien, des Transportwesens, der Tarifangelegenheiten, Bau- und Maschinensachen, Kassen-, Pensions-, Cautions-, Verpachtungs- und ähnliche Angelegenheiten, der Reclamationen, Betriebsanlagen, Contracte und Lieferungsverträge u. s. w. vertheilt wird. Bei den Privatbahnen werden mitunter die Directoren aus den Mitgliedern des Verwaltungsrathes oder der Gesellschaft gewählt, denen dann ein Special-Director und ein Techniker zur Seite stehen und mit welchen zu bestimmten Berathungen und Entscheidungen die übrigen Directions-Mitglieder oder Verwaltungsräthe zusammentreten. Während bei den Privatbahnen die Directionen größtentheils aus Kaufleuten oder aus dem Staatsdienste getretenen Beamten bestehen (so sind auch die Verwaltungsräthe zusammengesetzt), werden an den dem Staate gehörigen oder unter dessen Verwaltung stehenden Bahnen nur diejenigen Personen zu Mitgliedern der Direction ernannt, welche die sämmtlichen (jetzt zwei) Staatsprüfungen der Jurisprudenz oder des Baufachs bestanden haben. So sind die königlichen Directionen aus Assessoren, Regierungsräthen, Bau-Inspectoren oder -Räthen, Geheimen und Geheimen-Ober-Regierungsräthen zusammengesetzt, während man bei den Privatbahnen zwar diese Titel auch mehrfach findet, öfter aber noch als diese die Commercien-, Geheimen Commercienräthe, Bank-Directoren,

Directoren von Etablissements der Montanindustrie, mitunter auch aus dem Beamtenstande der eigenen Bahn hervorgegangene geeignete Persönlichkeiten. Zunächst den Directionsmitgliedern stehen als nachgeordnet der Ober-Betriebs-Director oder Inspector, auch Betriebsleiter genannt, zur Beaufsichtigung des Fahr-, Stations-, Telegraphen- und Signaldienstes, der Ober-Güter-Director, -Inspector oder Verwalter zur Beaufsichtigung des Personen- und namentlich des Güter-Expeditionsdienstes, der Ober-Maschinenmeister zur Beaufsichtigung des Locomotivdienstes und der Reparatur-Werkstätten für Locomotiven und Wagen, endlich der Telegraphen-Inspector zur Beaufsichtigung der electromagnetischen Telegraphen-Einrichtung.

Neben diesen Repräsentanten des Betriebes und ebenfalls direct unter den Directionen stehen die zur allgemeinen Verwaltung (Centralverwaltung) gehörigen Büreaux: die Hauptkasse, das Secretariat oder administrative Centralbüreau, die Betriebs-Controlen, oft mit dem statistischen Büreau verbunden, die Calculatur, das technische Büreau, die Registratur und die Kanzlei.

Die Hauptkasse, unterstützt durch Kassen auf allen Stationen der Bahn, welche die auswärtigen Zahlungen und Einnahmen vermitteln, führt die Buchungen der Ausgabe und Einnahme ihres Kassirers nach ihren speciellen Titeln, wie sie der Etat der Bahn erheischt, und welche sich auf die verschiedenen Zweige der Verwaltung beziehen.

Die Einnahmen fließen aus der Personen-, Gepäck-, Equipagen-, Vieh-, Eil- und Frachtgutbeförderung. Hierzu kommen noch Erträge aus dem Verkaufe geldwerther Drucksachen, wie Tarife, Frachtbriefformulare, Betriebs-Reglements, für Ladelöhne, Wäge-, Reu-, Lager- und Standgelder, Tarifzuschläge für Versicherungen, Desinfectionsgebühren für Viehwagen in Zeiten der Viehkrankheiten in Nachbarländern. Ferner Miethen und Pachten von Restaurationen, Lagerplätzen, Dienstwohnungen, Post- und Steuer-Dienstlocalen, Gräsereien, Erträge aus dem Verkaufe abgängiger Betriebsmaterialien, aus Entschädigungen anderer Bahn-Verwaltungen für die Benutzung der Locomotiven und Wagen (Achsmeilen), Pönalien (Strafgelder), für längere Zurückhaltung der Wagen, durch Zinsen der Bestände, Privatdepeschen-Gebühren, Entschädigung von fremden Eisenbahn-Verwaltungen für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnhofsanlagen an Plätzen, wo zwei Bahnen in einander münden und, wie dies öfters stattfindet, einen gemeinschaftlichen Bahnhof haben, endlich auch durch Brückengelder, wie bei der Kölner Rheinbrücke.

Die Ausgaben erstrecken sich auf die allgemeine, die Bahn- und Transport-Verwaltung und sind sehr ausgedehnt, da sie je nach dem

Zweck ihrer Verwendung in zahlreiche Titel und Positionen zerfallen, welche oft mehrere Hundert Nummern erreichen. Da sind schon die Besoldungen, bei denen die verschiedenen Stellungen getrennt und in diesen wieder besondere Conti geführt werden müssen, in denen nicht nur die Gehaltszahlungen nachgewiesen sind, sondern auch die mehrfachen Abzüge für Pensionsbeiträge, Dienstwohnungen (mit Schornsteinfegergeld) und etwaige Straf- oder andere Abzugsbeträge. Hierzu treten die Zahlungen von Cautionszinsen, Liquidationen für Reisekosten und Diäten, Vertretungen, Arbeitshülfe, Umzugskosten, Remunerationen, Unterstützungen, Entschädigung für Wohnungsmiethe, Manquements-Entschädigung an Kassirer und Kassenführer, bei einigen Bahnen Tantiemen an Directionsmitglieder und an Expeditionsbeamte, die Kosten für die materiellen Anschaffungen, wie von Dienstkleidungen, Schreibmaterial, allerhand Büreaubedürfnissen, Inventarien, Heizungs- und Beleuchtungsstoffen, ebenso von Drucksachen, als Tarifen, Personenkarten, Gepäckscheinen, Fahrplänen, und von Büchern und Zeitungen für die Bibliothek der Eisenbahn-Verwaltung.

Nun folgen die Ausgaben für die Bahnverwaltung besonders, betreffend die Unterhaltung und Erneuerung des Planums, des Oberbaues, an Material und Arbeitslöhnen, den Nebenanlagen, als Wege-Uebergänge, Rampen, Unterhaltung der Brücken, Durchlässe, Uferdeckungen, der Hecken, Baumpflanzungen, Warnungstafeln, Nummer- und Grenzsteine, die Kosten für Aufräumen des Schnees und Unterhaltung der Schneezäune, Instandhaltung aller Geräthe; ferner der Bahnhofsanlagen, wie Pflanzungen, Gärten, Anfahrten, Verbindungsstraßen, Unterhaltung der Gebäude, des Pflasters, der Entwässerungen, der Vieh- und Wagenrampen, der Perrons, der Laternen, Uhren, Glocken, der Geleise und Drehscheiben, der Weichen, Schiebebühnen, der Wasserstations-Einrichtungen (wo die Locomotiven mit Wasser gespeist werden), der Krahne, Gasleitungen, der Werkstattsgebäude. Hierzu kommen ferner die Ausgaben für Unterhaltung der Telegraphen und Zubehör, der Bahnwärter- und Bahnmeister-Häuser, der Wärterbuden nebst Utensilien, der optischen und elektrischen Telegraphen, Apparate und Batterien. Selbst die Zahlung für Futter der Hunde, welche die Bahnhofwächter halten, fehlt nicht.

Die Ausgaben für die Kosten der Transportverwaltung spalten sich wieder in solche für die Eisenbahnzüge, als Brenn-, Schmier-, Putz-, Beleuchtungs-Material zu Locomotiven und Wagen, für Unterhaltung und Ergänzung der Locomotiven, Tender und Wagen und diejenigen für das Personal, als Fahrgelder (Meilengelder), Kohlen und Oel-

prämien für verminderten Gebrauch dieser Stoffe, Uebernachtungsgelder. Endlich reihen sich hieran unbestimmte Ausgaben, wie Steuern, Abgaben, Versicherung, Gerichtskosten, Mandatargebühren, Taxationen, Zuschüsse zu den Pensionskassen, für Ausschmückung der Bahnhöfe bei Festlichkeiten.

In welcher Weise Ausgaben für die Bahnverwaltungen wechseln und wie hoch sich anscheinend geringfügige belaufen können, davon nur ein Beispiel. Die Oberschlesische Bahn hatte im Jahre 1866 für Schneewegräumen etwa 6700 Thaler gezahlt; dagegen betrugen diese Kosten im Jahre 1867 bei derselben 33,386 Thaler, bei der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn gar 62,652 Floren. Eine andere Verwaltung brauchte in einem Jahre für 80 Thaler Streichhölzer.

Die Beamten der Hauptkasse werden Rendant oder Hauptrendant, Kassirer, Buchhalter und Assistenten genannt, das Bedienungs-Personal sind die Kassendiener. Bei einigen Privatverwaltungen war früher das Amt des Hauptrendanten mit dem des Kassen-Dirigenten verbunden, der auch die Revisionen der Stations- und Güterkassen vorzunehmen hatte, zu welchem Geschäfte bei anderen namentlich größeren Bahnen besondere Revisoren oder Bahn-Controleure ernannt werden. Dieselben nehmen in gewissen Zwischenräumen die Bestände an baarem Gelde auf und vergleichen diese Beträge mit den festzustellenden Einnahmen und den Ausgaben bezüglich Ablieferungen an die Hauptkasse, die Protokolle über diesen Befund werden dann von Betriebs-Controle, Hauptkasse und Calculatur geprüft.

Mit der Hauptkasse ist bei denjenigen Bahnen, welche verschiedene Serien von Actien ausgegeben haben, noch eine Zinsen-Controle verbunden, ein Büreau, in welchem die zur Zahlung präsentirten Zins-Coupons und Dividendenscheine nach Nummern und Serien geordnet werden, so daß auch festgestellt werden kann, welche Nummern noch nicht erhoben, also nach vier bis fünf Jahren als mortificirt erklärt werden.

Zur Ausarbeitung der Verfügungen der Direction ist zunächst das Secretariat oder administrative Centralbüreau bestimmt, in welchem nach mündlicher Anweisung oder schriftlichem Decrete der Directionsmitglieder die Bearbeitung der Personalien, der Antwortschreiben für die Handelswelt, soweit sie nicht Rechnungssachen betreffen und zur Aufgabe der Controlen oder anderer Bureaux gehören, geschieht, wobei der expedirende Secretär jedesmal mit seinem Namen die Verantwortlichkeit für den Inhalt übernimmt. Ist das Concept von der Direction unterzeichnet, so übernimmt die Kanzlei das Mundum, dieses wird dann wieder von dem Secretär gegengezeichnet, von der Direction unter-

schrieben und dann zum Abgange gebracht. Der Vorsteher des Büreaus hat die Beaufsichtigung der Bibliothek, des Inventariums der Centralverwaltung, dessen Ergänzung und Unterhaltung, die Controle über die abgehenden und ankommenden Briefe und über die Botenmeister und Büreaudiener.

Der Güter- oder Fracht-Controle und Billet-Controle, oder Betriebs-Controle in mehreren Abtheilungen, anderwärts administratives Revisions-Büreau genannt, liegt die Aufgabe ob, die Einnahmen aus dem Transport-Verkehr festzustellen und darauf zu achten, daß die Einnahmen der Verwaltung an Personengeldern und an Frachten für Reisegepäck, Thiere, Equipagen und Güter aller Art, sowie die Nebenerträge aus dem Transport-Verkehr den Bestimmungen des Betriebs-Reglements und der Tarife, sowie den mit fremden Verwaltungen über den gemeinschaftlichen Verkehr abgeschlossenen Verträgen gemäß richtig berechnet werden. Die Beamten der Controlen, Calculatoren, Eisenbahn-Secretäre, Revisoren genannt, stehen direct wie alle Beamten der Centralverwaltung unter der Direction und haben Weisungen und Anordnungen nur von dieser anzunehmen. In der Controle werden die von den Expeditionen einzusendenden Tages- und Monatspapiere festgestellt, welche den vollständigen Nachweis über den auf den Stationen stattfindenden Verkehr führen und die Einnahmen für Personen-Billets, Gepäck-Ueberfracht, Vieh- und Equipagen-Transport, für Beförderung der Güter und für alle Nebenbeträge nachweisen. Die Controle hat nun zu prüfen, ob zunächst die für die einzelnen Sendungen und Züge erhobenen Gebühren richtig berechnet sind; das zu viel Erhobene wird zur Rückzahlung angewiesen, die zu wenig erhobenen Beträge werden zugesetzt und müssen von den Expeditionen nacherhoben werden. Dann werden die Summen festgestellt, welche jede Expedition oder Kasse im Laufe des Monats an obigen Gebühren und Nebenerträgen sowie Nachnahmen der Absender von Gütern abzuliefern hat, wieviel davon der eigenen Bahn, wieviel jeder der Anschluß- oder Verbandbahnen gebührt, wieviel dieselben erhoben und zu zahlen haben; es werden, sobald mehrere Bahnstrecken mit verschieden fundirten Capitalen unter einer Verwaltung stehen, und für solche getrennte Berechnungen geführt werden müssen, die Antheile einer jeden Strecke festgestellt. Diese Repartitionen werden um so complicirter, je verschiedener die Principien der Zusammensetzung der Tarife sich gestaltet haben. Leider sind dieselben fast bei jeder Bahn und bei jedem Specialtarif andere; auch die Tarifbestimmungen (wir kommen nachher darauf zu sprechen) sind auf den verschiedenen Bahnen abweichend; haben doch nicht einmal die Staats-

und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen gleichmäßige Tarifbestimmungen, wenigstens soweit dies möglich wäre. Sind z. B. nur 6 verschiedene Tarifclassen, — es sind deren aber fast immer weit mehr, — und 4 Bahnstrecken, so muß die Repartition bei jeder Versandtstation nach den übrigen, angenommen 40 Stationen 6×4×40=960 Exempel ergeben. Dasselbe ist der Fall bei den Verbandsätzen mit fremden Bahnen, welche in neuerer Zeit immer mehr Aufnahme finden. Es ist das eine Erleichterung für die Güter-Expeditionen, aber eine bedeutende Erschwerniß für die Controlen, denen darum auch weitere Arbeitskräfte zugewiesen werden müssen. Zu diesen Abrechnungen werden besondere Zusammenstellungen gemacht, welche den Nachbar- und Verbandbahnen zugehen. Von diesen kommen ebenfalls Abrechnungen über die von deren Stationen erhobenen Beträge. Endlich stellt die Controle am Ende des Monats den Gesammtabschluß, nachdem alle nöthigen Papiere von auswärts eingegangen sind, über die Einnahmen zusammen, wobei diese sämmtlich Stations- und Verkehrsweise nachgewiesen werden. Dazu kommen dann die Mandate für die Hauptkasse, über die Beträge, welche von fremden Bahnen zu erheben und an sie zu zahlen sind. Bei königlichen und manchen Privat-Verwaltungen findet man eine Art doppelter Buchführung, bei welcher im Güter-Verkehr der eigenen Bahn die Summen der von den Stationen beim Empfang der Güter eingezogenen Beträge mit denjenigen balanciren müssen, welche für die nach allen Stationen abgesandten Güter zur Einziehung überwiesen sind. Die Vergrößerung dieser Bureaux und ihre stets zunehmende Ausdehnung zeigt, in welcher Weise der Verkehr und die Arbeit derselben zugenommen hat, besonders durch die Verbindungen mit den Nachbar- und entfernter liegenden Bahnen. Als der Verfasser vor fast zwanzig Jahren in die Güter-Controle eintrat, war er der vierte Beamte in dieser Abtheilung; seit dieser Zeit ist die Zahl der Beamten auf das Fünffache gestiegen und diese sind, obwohl noch Hilfsarbeiter beschäftigt werden, mitunter überlastet mit Arbeiten. Der vermehrte Verkehr machte die früher einfachen Arbeiten bedeutend complicirter, namentlich durch die Ausdehnung der Verbindungen mit anderen Bahnen, und im Laufe der Zeit wurde ein anderes System der Verrechnung eingeführt, wie es nun auf allen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen in gleicher Form besteht und auch von den übrigen Bahn-Verwaltungen adoptirt oder festgehalten wurde. Aber auch hier müssen die nebeneinander gelegten Formulare an Mannigfaltigkeit eine reiche Musterkarte liefern, schon die der Staatsverwaltungen. Selbst bis auf die Numerirung der Frachtkarten, in welchen die von einer Station nach

einer andern für einen Zug bestimmten Sendungen näher bezeichnet werden, erstreckt sich die Verschiedenheit; da wird von jeder Station nach jeder Station im Laufe des Monats von Nr. 1 ab angefangen, dort numerirt die Abgangsstation von 1 ab fort, gleichviel nach welchen Stationen, andere auch an jedem Tage, wogegen die Numerirung von 1 bis 100 von jeder Station nach jeder Station mit bereits eingedruckten Nummern viel für sich hat, schon darum, weil keine einmal ausgefertigte Karte verloren gehen kann. Diese Karten werden von der Abgangsstation ausgefertigt, von der Empfangsstation geprüft, erforderlichen Falls verbessert und an die Controle zur Revision eingesendet. Die in diesen Karten nachgewiesenen Beträge müssen die Güter-Expeditionen erhoben haben. Das ist nur eine von den Manipulationen, der sich eine große Menge anderer zu einem sehr geeigneten vollständigen Systeme anschließen, deren Auseinandersetzung zu weit führen möchte.

Wenn die Regierung des Deutschen Reiches einst auch das Eisenbahnwesen übernommen haben wird, was hoffentlich in nicht gar zu langer Zeit erfolgen möchte, dann ist wohl auch in all den Verhältnissen eine Umgestaltung und eine Ausgleichung der vielen Abweichungen zu erwarten.

Oefters getrennt, mitunter aber auch vereinigt mit der Betriebs-Controle, um deren Material zu benutzen, ist das statistische Bureau, welches die Ergebnisse des Verkehrs feststellt, in welchem Quantum und welcher Zahl, in welcher Richtung, wie weit, wohin, woher und in welchem Zeitraum die Güter, nach Tarifklassen und Gattung angegeben, befördert worden, wieviel Personen und Militär, wieviel Equipagen, Leichen, Eisenbahnwagen und welche Zahl und Gattung Vieh die Bahn passirten. Aus diesen Zusammenstellungen, welche auch den Jahren nach verglichen werden, werden dann Berechnungen für die Einheiten vorgenommen, aus denen hervorgeht, wieviel ein Centner pro Meile gekostet und eingebracht, wieviel eine Person ꝛc. pro Meile bezahlt und gekostet hat. In gleicher Weise wird von den technischen Büreaux für die Statistik nachgewiesen, wieviel Meilen die Eisenbahnwagen und Locomotiven sowie die einzelne Achse durchlaufen und wieviel dieselben für eine Transport-Meile an Unterhaltung gekostet haben; wieviel von den zurückgelegten Achsmeilen auf die eigene oder auf fremde Bahnen fallen. Die Resultate dieser Berechnungen werden in Verbindung mit den finanziellen Ergebnissen jeder Art in vielen der von den Bahn-Verwaltungen alljährlich ausgegebenen Betriebs-Berichten niedergelegt, welche sich dieselben gegenseitig mittheilen; ob auch in Württemberg solche Jahresberichte erscheinen, ist uns nicht bekannt geworden, da keine

von dort eingesendet werden. Die Jahresberichte der Eisenbahn-Verwaltungen werden immer umfangreicher, je mehr das Material vollständig mitgetheilt und je weiter bei den Vergleichen mit früheren Jahren zurückgegangen wird. Man hat schon daran gedacht eine Zusammenstellung solcher Ergebnisse zu veranlassen, die sich auch von besonders praktischem Werthe und Nutzen für die Verwaltungen erweisen dürften. Während sonst jede Bahn den Versand und Empfang im Verkehr mit fremden Bahnen bucht, würde in solchem Falle bei jeder Bahn nur die eine Richtung nach den Stationen der andern festgestellt und somit Zeit und Arbeitskraft gespart werden können. Wenn die Vorarbeiten für die festzustellenden Summen der Statistik zum Theil zeitraubend und einseitig sind, ja für den, der die dazu nöthigen Auszüge aus dem vorhandenen Grund-Material machen muß, recht langweilig, so sind die Resultate um so interessanter und von bedeutendem Werthe für Handel und Industrie, denen sie die Bewegung der Güter, die Production und ihre Vertheilung unter die consumirenden Landestheile, die Zunahme und Abnahme des Verbrauchs an gewissen Stellen oder die Ergänzung desselben aus anderer Richtung vorführt. Aus allen den bei dem Vergleiche hervorgehenden Resultaten zieht die Industrie ihre Schlüsse und ihre Lehren, wenn sie nicht über eine gewisse Grenze der Wahrscheinlichkeit hinausgeht.

Ein weiteres Büreau der Centralverwaltung (eine Rangordnung zwischen denselben ist bei keiner Verwaltung festgestellt) ist die Calculatur. Außer Feststellung der verschiedenen Einnahmen, welche nicht zum Personen-, Gepäck-, Vieh-, Equipagen-, Eilgut- und Frachten-Verkehr gehören, hat die Calculatur die Prüfung und Feststellung der nicht schon von Betriebs-Inspectionen, Werkstättenverwaltung, Baumeistereien oder Betriebs-Controle festgestellten Ausgabe-Beläge und Zahlungsmandate, die Aufstellung der Etats, wie sie dem Ministerium vorgelegt werden müssen, und der Hauptkassen-Abschlüsse, der Revisions-Abschlüsse, der Cautions-Angelegenheiten. Bei einigen Verwaltungen ist die Calculatur unter diesem Namen mit der Controle vereinigt, wie z.B. bei der Berlin-Stettiner Bahn. In früherer Zeit wurden hier auch die Tarife ausgerechnet und festgestellt, (bei manchen Verwaltungen geschieht dies noch jetzt,) mit der Zeit ist dies Geschäft an die Ober-Güter-Verwalter übergegangen, welche bei Unterhandlungen mit fremden Bahnen gewöhnlich zum Zwecke von Verbandtarifen Verabredungen treffen, und öfters der Controle eine Ueberlastung dadurch schaffen, daß sie ihr, die nur nach den fertigen Tarifen zu arbeiten hat, die ausgerechneten zur Feststellung übergeben lassen. Später werden wohl allgemeiner die Tarifbüreaux zu diesen

Arbeiten nothwendig werden, denen die Ober-Güter-Verwalter vorstehen, während ihnen zur Seite mehrere Güter-Verwalter die Geschäfte der Strecken-Verkehrs-Beaufsichtigung versehen. Man könnte auch ein Eisenbahn-Tarifbureau in der späteren Eisenbahn-Abtheilung der deutschen Bundesverwaltung einrichten, dann würden die Tarife mehr wie aus einem Guß erscheinen.

Das technische Bureau, von welchem öfters eine Abtheilung getrennt ist, in welcher die Bewegung der Waggons zu buchen ist: wann und wohin der einzelne Wagen gesendet wird, wann er zurückkommt und ob zur vorgeschriebenen Zeit, wieviel Achsmeilen derselbe auf der eigenen Bahn zurückgelegt, wieviel auf den fremden, wieviel diese dafür zu zahlen, bezüglich zu entschädigen haben, — bewahrt und fertigt die Zeichnungen der einzelnen Bahn-Anlagen, die Grundrisse der Gebäude und Baulichkeiten, der Abänderungen, Verbesserungen und Reparaturen derselben. Ein Theil der Beamten dieser Bureaux besteht aus Plankammer-Verwaltern, Zeichnern, Feldmessern, der andere aus Secretären; Vorsteher ist gewöhnlich ein höherer Techniker, Baumeister oder Bau-Inspector.

In der Registratur findet sich der Gesammtbestand alles von der Direction und ihren Organen, für dieselben und an sie Geschriebenen in Actenmassen vor, die nach Buchstaben, Titeln, Rubriken und Nummern geordnet sind. Hier bekommt jede Piece ihre Nummer, über jede wird Notiz geführt, auch wo sie sich befindet, so lange sie nicht in das zugehörige Actenstück eingeheftet ist. Dies ist das Büreau, welches sich am wenigsten von denen anderer Behörden und Verwaltungen unterscheidet, nur durch eine andere Bezeichnung und Eintheilung der Titel, weshalb hier eine allgemeine Bekanntschaft mit diesen erforderlich ist.

Zuletzt ist noch die Kanzlei zu erwähnen, von welcher dasselbe gilt, die lediglich zum Mundum der Verfügungen der Directionen bestimmt ist.

## 12. Die übrigen Büreaux. Die Beamten, ihr Gehalt und ihre Pensionskassen.

Dem vorgenannten Ober-Betriebs-Inspector, — es giebt deren auf ausgedehnten Bahnen auch zwei — sind bei der Bahn-Verwaltung die für die Betriebs-Bezirke der Bahn, welche in Abtheilungen getheilt ist, bestimmten Betriebs-Inspectoren untergeordnet, deren Geschäftsbereich alle Zweige der Betriebsverwaltung umfaßt, ausgeschlossen die Special-Ressorts des Ober-Güter-Directors, des Ober-Maschinenmeisters und des

Telegraphen-Inspectors. Den Betriebs-Inspectoren sind zunächst Eisenbahn-Baumeister und als Subalterne die Bauschreiber untergeordnet, dann die Stations-Vorsteher und Aufseher, auch Bahnhof-Inspectoren, Bahnhofs-Verwalter oder Stationsmeister genannt, Stations-Assistenten zur Wahrnehmung der Ordnung bei Abgang und Ankunft der Personenzüge auf Perrons und überhaupt auf dem Bahnhofsbereich zur Aufrechterhaltung des Bahn-Polizei-Reglements, zur Disposition über den vorhandenen Wagenpark und die Gestellung der bestellten Wagen, zur telegraphischen Signalisirung der abgehenden Züge u. s. w.; ferner stehen unter den Betriebs-Inspectionen die Bahnmeister zur Beaufsichtigung des Strecken-Personals, der Weichensteller, Wärter und Arbeiter und zur Aufsicht über die an der Bahn vorzunehmenden Reparaturen und Bauten und Aufstellung des Materials für die Lohnlisten. Außer den Bahnmeistern giebt es noch Brückenmeister, Krahnmeister, Rangirmeister und für die Bahnhöfe Nachtwächter, Portiers und Perrondiener; der erste der Arbeiter wird Vorarbeiter genannt. Hierzu gehört ferner das Fahr- oder Zugbegleitungspersonal wie Zugführer, Packmeister, Schaffner (Conducteur) und Revisionsschaffner, der auch die Wagennummern bei den Güterzügen zu controliren hat, Bremser, ebenso das Personal der Brückengeld-Einnehmer. Die Büreaubeamten der Betriebs-Inspectionen sind Buchhalter, Betriebs-Secretäre, Registratoren, Kanzlisten, Büreaudiener. Eine andere Abtheilung der Bahn-Verwaltung bilden unter dem Telegraphen-Inspector die Telegraphen-Aufseher, Telegraphisten, Telegraphen-Schreiber und Betriebs-Secretäre.

Unter dem Ober-Güter-Verwalter oder Director stehen die Billet-, Gepäck-, Eilgut- und Güter-Expeditionen und die Stationskassen, deren Beamte Güter-Expeditions-Vorsteher, Güter-, Gepäck-, Billet-Expedienten, Güterkassen-Controleure und Kassirer, Stations-Einnehmer und Stationskassen-Rendanten, Expeditions-Assistenten heißen, deren Titel zugleich auch schon ihre Thätigkeit kennzeichnen. Zu diesen treten noch die Boden-, Lade- und Wiegemeister, welche die Aufsicht über die Güterböden, die Verladungen und Wägegeschäfte an den Decimal- und Centesimalwaagen führen. Alle Gelder, welche die Expeditionen einer Station oder eines Eisenbahn-Amtes erheben, werden meistentheils von der Stations- oder Sammelkasse übernommen. Diese hat alle Zahlungen auf der Station zu leisten, welche ihr entweder von der Hauptkasse oder von den Betriebs-Inspectionen, Baumeistern, Werkstatts-Verwaltungen aufgegeben werden; in bestimmten Fristen, gewöhnlich ein bis dreitäglich liefert sie die eingezogenen Gelder an die Hauptkasse ab. An kleineren Stationen sind alle Zweige, mitunter auch noch die Post-Expedition in einer Per-

son vereinigt. Für alle diese Beamten existiren besondere Instructionen, die zum Theil sehr umfangreich sind und von denen mitunter behauptet worden ist, sie schafften denjenigen, die den Dienst nicht verstehen und nicht praktisch bereits kennen gelernt haben, kein Verständniß, für diejenigen aber, welche das Geschäft kennen, seien sie überflüssig, wenn sie nicht auch für viele Fälle das Verhalten festitellten, das der Beamte den Parteien gegenüber zu beobachten hat. Die Praxis wird auch hier immer wie des Lebens grüner Baum erscheinen und grau die Theorie, deshalb würden leicht Mißgriffe von denjenigen gemacht werden, welche, ohne für die Ausübung des Dienstes Verständniß zu haben, Anordnungen machen wollten.

Zu diesem Theile der Transport-Verwaltung tritt der technische, der Werkstättenbetrieb. Der Ober-Maschinenmeister hat einen oder mehrere Maschinenmeister zur Seite, und in deren Ressort gehören Werkstätten-Vorsteher, Ober-Werkmeister, Werkmeister, Werkführer, Materialien-Verwalter sowie Betriebs-Secretäre, Buchhalter, Zeichner und Kanzlisten. In der Werkstatt werden Handwerker der verschiedensten Gewerbe beschäftigt, wie Schlosser, Dreher, Kupferschmiede, Schmiede, Kesselschmiede, Tischler, Lackirer, Sattler, Gießer und eine Anzahl Tagearbeiter. Hier werden die mannigfaltigsten Gattungen von Maschinen zum Hobeln, Drehen, Schneiden, Bohren, Stoßmaschinen und Werkzeuge aller Art gebraucht, hier werden große Vorräthe von Holz, Cokes, Stein-, auch Braunkohlen, selbst Torf zum Heizen der Maschinen und Locomotiven gehalten, von Eisen, Radreifen, Achsen, Federn und anderen Theilen derselben, auch Putzmaterial und Oel und dergleichen. Hier werden die Wagen und Locomotiven reparirt, das Gewicht derselben wird festgestellt und die Tragfähigkeit der Wagen, welche von Zeit zu Zeit wieder geprüft werden muß, weil durch die Belastung die Federn nach längerem Gebrauch schwächer werden.

Diesen Ressorts schließt sich endlich noch die Materialien- und Formular-Verwaltung an. Auch diese ist aus mehreren Abtheilungen zusammengesetzt, welche die Materialien für die Zweige der Gesammtverwaltung enthalten, außer den Vorräthen für die Werkstätten die für das Fahr- und Stationspersonal nothwendigen Bedürfnisse als Stiefeln, Pelze, Mäntel, Mützen, Stoffe zu Uniformen, Uhren für die Zugführer, Brennmaterial für Laternen im Bahnhofe und bei den Weichen an Orten, wo keine Gasbeleuchtung ist, Büreaubedürfnisse, als Lampen mit Zubehör, Schreibmaterialien wie Papier, Pappdeckel, Federn, Dinte, Gummi, Heftnadeln und Zwirn, Oblaten u. s. w.

In dem Formular-Magazin müssen jederzeit die nicht unbedeuten-

den Quantitäten der verschiedenen Formulare, welche zur Abkürzung des Schreibwesens möglichst viel Gedrucktes enthalten, gehalten werden, welche bei umfangreichen Bahnen mitunter viele Hundert Nummern enthalten.

Bei den größeren Verwaltungen ist mit der Zeit auch eine Personen-Billet-Druck-Presse eingerichtet worden, in welcher der ganze Bedarf der Billets für die eigene, mitunter auch für andere Bahnen hergestellt wird. Es werden dabei auch Einrichtungen getroffen, um durch Umdruck die Verfügungen der Directionen für die Büreaux zu vervielfältigen.

Einige Bahnverwaltungen haben noch besondere Etablissements mit der Bahn verbunden, sie besitzen Cokes-Anstalten, Bergwerke, wie die Oberschlesische und K. Ferd.-Nordbahn, Briquettes-Fabriken, Locomotiv-Bauanstalten, wie die Gloggnitzer Fabrik.

Wo kamen nun, frägt man mit Recht, beim Entstehen so großer neuer Betriebs-Anlagen die Beamten her, da natürlich nicht Leute vorhanden waren, welche sich diesem Lebensberufe gewidmet hätten, wie es heute geschieht. Aus den verschiedensten Kreisen der Lebensthätigkeit fanden sich solche, die mit einigem Geschick die Aufgaben übernahmen, welche zum Theil durch sie selbst noch gelöst werden sollten; es fanden sich da Landwirthe, Apothekergehülfen, Gerichtsbeamte, Lehrer, Studenten und Candidaten (der Philologie, der evangelischen und katholischen Theologie), Offiziere, Juristen, unter denen talentvolle Männer waren, welchen damals wegen ihres Glaubensbekenntnisses die weitere Carrière im Staatsdienste verschlossen war, Kaufleute, Buchhalter und endlich auf Veranlassung des Staates Unteroffiziere, die als Beamte bei der Eisenbahn-Verwaltung eintraten. Privat-Eisenbahn-Verwaltungen nahmen dann, als die Einrichtungen sich schon einigermaßen consolidirt hatten, auch junge Leute an, sobald sie mindestens die Secunda eines Gymnasiums und einer Realschule besucht hatten, welche als Volontäre einige Zeit umsonst dienten, dann wohl 10 bis 15 Thaler monatliche Diäten erhielten. Die Verwaltung bekam auf diese Weise einen Kern von besser gebildeten Kräften auch aus besseren Ständen; dennoch wurde diese Ansicht eine Reihe von Jahren vom Staate nicht getheilt und erst wieder, als derselbe sich überzeugte, daß er allein mit den ausgedienten Militär-Anwärtern nicht immer die genügenden Kräfte für die höheren Subalternenstellen erreichte, in ähnlicher Weise nur mit erhöhten Ansprüchen adoptirt. Er bestimmte, daß junge Leute, welche mindestens nach Prima gekommen, als Civil-Supernumerare eintreten könnten und der preußische Handelsminister beabsichtigt, wie wenigstens zuverlässige

Zeitungsnachrichten dies bestätigen, daß mit diesen vorzugsweise die höheren Subalternenstellen besetzt werden sollen. Es ist nur zu wünschen, daß nicht zu viele derselben nur darum diese Carrière wählen, weil sie die weiteren Examina nicht machen können. Denn dann würde ich dem Staate lieber rathen, wie bei der Postverwaltung nur solche anzunehmen, die das Abiturienten-Examen gemacht haben, sie aber natürlich auch so zu stellen und zu behandeln, wie es nach der Bildung und dem Stande als Staatsbeamte ihnen zukommt. Aber der Staat führte in Preußen unter den Beamten schon eine bestimmte Ordnung ein, er wird sie auch ferner handhaben und wie in anderen Ressorts gewisse feststehende Normen einführen, von denen mit einer festen Anciennität der Beamten der Anfang gemacht ist, die bei manchen Privatverwaltungen eben sehr im Argen lag, und, wie in neuester Zeit im Militär in England, für entbehrlich gehalten wurde, so daß durch die Oberen die ihnen geeignet erscheinenden Persönlichkeiten zur Beförderung gelangten. Es wurde dadurch der Willkür Thür und Thor geöffnet und die menschlichen Schwächen entschieden über das Loos manches Brauchbaren. Wenn der Staat mit seinen Reformen im Beamtenwesen fortfährt, kommt es vielleicht auch im Eisenbahnwesen einmal dahin, daß Beamte durch Examina, welche sie nach entsprechender Dienstzeit ablegen, die Qualification zu höheren Stellen erlangen können, wie es bei der Postverwaltung der Fall ist, die allerdings eine einfachere Geschäftsführung hat, als bei der Eisenbahn möglich ist. Dort werden aber auch die Examinatoren, welche die vollständige Geschäftskenntniß im Dienste erworben haben, dadurch geschaffen, während dieselbe hier nicht immer vorhanden sein kann, wenn sie nicht durch specielle Information erworben wird. Goethe sagt: „Wer den Dichter will versteh'n, muß in Dichters Lande geh'n;" im prosaischen Geschäftsleben ist es gerade so.

Was die Gehälter der Beamten betrifft, so herrscht darin eine große Abwechslung zwischen Staats- und Privatbahnen und unter diesen selbst wieder. Bei den preußischen Staatsbahnen sind die Verhältnisse der verschiedenen Bahnen gleich und geordnet, und die Besoldungen weichen nur in einzelnen Positionen von einander ab, wohl nur in Fällen, welche die Eigenthümlichkeiten der Bahnen mit sich brachten, namentlich bei Uebernahme der Verwaltungen aus Privathänden. So kommt es, daß bei einer Bahn, während Vorsitzender 2000 Thaler und die übrigen Directionsmitglieder 12- bis 1800 Thaler (die Hilfsarbeiter 900 Thaler) haben, die Besoldung des Hauptkassen-Rendanten 1800 Thaler, bei den andern 1200 Thaler beträgt; daß bei einer Bahn ein General-Secretär mit 1100 Thaler Gehalt ist, während bei den übrigen Staats-

bahnen eine solche Stelle nicht vorhanden ist. Ueber die Höhe der Gehälter aller Beamten geben die Jahresberichte der Bahnverwaltungen größtentheils genaue Auskunft, und man kann aus einer Vergleichung derselben die Erhöhungen wahrnehmen, welche im Laufe der Jahrzehnte eingetreten sind. Wenn man hierzu die Resultate der Lebensmittel-Statistik und aller Bedürfnisse in Vergleich stellt, wird sich herausstellen, daß die Steigerung der Besoldungen mit diesen nicht immer in gleichem Maße stattgefunden hat; kamen nun gar Theuerungs- oder Kriegsjahre, ohne daß den Beamten Subventionen zuflossen, so waren sie in der übelsten Lage, wenn sie sich nicht noch mit dem Kopfe und der Feder Nebeneinnahmen schaffen konnten. Das mag ein Grund mit davon sein, daß manche Beamten in Schulden geriethen, während freilich andere ihren Wünschen und Ansprüchen an das Leben Schranken zu setzen nicht festen Charakter genug hatten.

Ungleich günstiger für die höheren, ungünstiger für die Subaltern-Beamten stellten sich die Besoldungen bei den Privatbahnen. In letzterer Beziehung hat sich auch schon vieles gebessert, weil die richtigere Stufenfolge bei den Staatsverwaltungen ihren Einfluß nicht verfehlte. Die Directoren der Privatbahnen hatten (manche haben sie auch heute noch) oft 4000 Thaler Gehalt und die Tantième, welche ihnen zustand, betrug mindestens ebensoviel. So kam es daß ein solcher Director nach einer Reihe von Jahren ein schuldenfreies Rittergut hinterlassen konnte. Die Besoldungen der Büreauvorsteher wurden auch auf 8- bis 900 Thaler gebracht, wie sie sie jetzt erhalten, aber die Büreaubeamten erhielten 120 bis 300, höchstens 400 Thaler, das war schon eine beneidete Stellung, und in früherer Zeit vergingen Jahre, ehe sie eine Erhöhung erlangten. Bei anderen Privatbahnen waren aber andere Einrichtungen; dort wurden und werden die Büreaustellen bei der Verwaltuug, welche bei den Staatsbahnen die höher dotirten sind, insofern höhere Ansprüche an die Leistungsfähigkeit gemacht werden, jüngeren Beamten gegeben und erst nachdem sich diese dort bewährt haben, versetzt man sie an die Kassen der Expeditionen und Stationen, wo sie Tantièmen erhalten, die ihre Einkünfte über die der Büreaubeamten stellen. Die Dienstwohnungen geben ihnen wie bei den übrigen Bahnen auch noch einen Vortheil voraus, der besonders an großen Stationen ins Gewicht fällt. Die höheren Beamten und namentlich die Directionsmitglieder sowie die Oberbeamten erhalten fast bei allen Eisenbahnen Dienstwohnungen, die ihnen bei Staatsbahnen in kleineren Orten gegen 5 Procent, in größeren gegen 10 Procent ihres Gehalts, bei den Privatverwaltungen größtentheils ohne Kosten gewährt werden. Andere Beamte, welche nicht

Dienstwohnung haben können, müssen schon $16^2/_3$ bis 20 Procent auf die Wohnung verwenden, besonders wenn sie eine starke Familie haben. In besonders bevorzugten einzelnen Stellungen bieten dafür dann die Reisediäten einen Ersatz, welche nur in manchen Fällen vollständig verbraucht werden oder nicht reichen.

Zu den untern Chargen der Schaffner und des Bahnpersonals fanden sich auch aus den verschiedenen Ständen Personen ein, bei denen wegen des großen Bedarfs in erster Zeit nicht sehr gewählt werden konnte. Unter diesen waren natürlich einzelne, welche zu anderem Berufe nicht geeignet waren und nun doch glaubten, hier würden sie reüssiren. Solchen lediglich, die dann bei der Eisenbahn-Verwaltung nichts taugten, ist es zuzuschreiben, daß man ein wenig schmeichelhaftes Sprichwort erfand, welches später auch noch auf Andere angewendet wurde.

Bei allen Eisenbahnen sind für die Beamten Pensionskassen, in einigen Fällen mit Unterstützungs- und Wittwenkassen verbunden, eingerichtet. Bei den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen in Preußen nehmen sie an der allgemeinen Staatspensions-Berechtigung Theil, wofür seit mehreren Jahren keine Beiträge mehr gezahlt werden dürfen. Dieselben bestanden früher aus der Einlage des ersten Monatsgehalts und bei Gehaltsverbesserungen aus Zahlung einer Monatszulage, wozu bei einem Gehalt bis zu 400 Thaler 1 Procent und bei höherem Gehalte $1\,^1/_2$ Procent des Jahresgehalts traten. Aber erst nach fünfzehnjähriger Dienstzeit wurde die niedrigste Pensionsquote gewährt. Nach Genehmigung des neuesten Militär-Pensions-Gesetzes ist Hoffnung vorhanden, daß auch bei den Civilbeamten eine bessere Stellung der Pensionirten erreicht werden wird. Die Beamten der Bayerischen, Badischen und Württembergischen Staatsbahnen participiren an den Pensionsberechtigungen der übrigen Staatsbeamten. Bei den Privatbahnen, wie auch bei den unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen sind die Pensionsverhältnisse sehr verschieden. Bei den letzteren kommt es vor, daß die Beamten als Staatsbeamte pensionsberechtigt sind, und außerdem vermöge ihrer Beiträge an die Privatpensionskasse auch von dieser pensionirt werden. Diese Beiträge stehen nicht bei allen Verwaltungen auf gleicher Höhe, ja sie ändern sich theilweise ganz.

In dem Jahresberichte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn finden wir in neuerer Zeit die Mittheilung, daß die Revision der Kasse ergeben habe, daß sich der Beitrag der Gesellschaft mit jährlich 25,000 Floren als unzureichend erweise, nachdem sich das Personal vermehrt

habe. Es wurde daher dieser Beitrag auf 35,000 Floren erhöht und außerdem ein Pauschalbetrag von 100,000 Floren der Kasse zugewiesen. Die Beamten der Rheinischen Bahn, welche 9 Pfennige vom Thaler ihres Einkommens zahlen, erhalten 100 Thaler für die Meile der Bahnlänge von der Gesellschaft, außerdem aber haben sie in einem Jahre 5000 Thaler, in einem andern sogar 20,000 Thaler Zuschuß von derselben bekommen. In ihre Kasse fließen ferner der Erlös aus dem Verkauf von Drucksachen und Fahrplänen, aus der Crescenz auf den Bahnböschungen, die Affischengebühren, die Gebühren für die Fracht-Credit-Conti, für Bahnbegehungskarten, das Gepäck-Lagergeld und einige dergleichen Extraordinarien. Bei der Oberschlesischen Bahn giebt die Gesellschaft für die Meile Bahnlänge 120 Thaler, es ist das Ganze aber einer der niedrigsten Beiträge unter den größeren Privatbahnen ungeachtet der kolossalen Einnahmen. Dagegen zahlen die der Kasse angehörenden Beamten, welche vor Uebernahme der Staatsverwaltung an dieselbe Beiträge leisteten, außer dem ersten halben Monatsgehalt und je der halben Monatszulage 1 Sgr. vom Thaler ihres Gehalts, also $3 \frac{1}{3}$ Procent, und seit fast zwei Jahren, nachdem man begonnen die Lebensfähigkeit der Kasse in Frage zu stellen, um dieselbe zu erhalten, aus eigenem Antriebe sogar 2 Sgr., also $6 \frac{2}{3}$ Procent, ohne daß die Gesellschaft auch ihrerseits die Beiträge erhöht hätte, die außerdem noch den nicht zu der alten Kasse gehörenden neueren Beamten zu Gute kommen soll. Man erwartet von der Gesellschaft, daß sie nicht hinter andern Bahnverwaltungen an Generosität zurückbleiben und daß der Staat ihr darin selbstverständlich kein Hinderniß entgegenstellen werde. Diese Pensionskasse gewährt den Beamten eine große Beruhigung, insofern dadurch auch für die Wittwen gesorgt wird, welche eine zu den Staats-Wittwenkassen in keinem Vergleiche stehende Pension zu erhalten haben. Die Erziehungsgelder für die Kinder werden, während der Staat sie meistentheils bis zum siebzehnten Jahre zahlt, hier nur bis zum vierzehnten Jahre der Kinder gezahlt, was mit den gegenwärtigen socialen Verhältnissen nicht mehr in Uebereinstimmung steht. Die Kasse hat übrigens einen Fonds von mehr als einer halben Million Thaler.

Außer den Pensions- und Wittwenkassen giebt es auch Sterbekassen, unter denen namentlich eine für die Eisenbahnbeamten Deutschlands bestimmte von vielen in Anspruch genommen ist. Dieselbe ist sehr gut situirt und giebt den Theilnehmern, welche längere Zeit Beiträge leisteten, Dividenden oft im Werthe von mehreren Monatsraten; aber der Eintritt ist älteren Beamten durch Anforderungen großer Nachzahlung zu sehr erschwert.

## 13. Das Expeditionswesen. Die Eisenbahnzüge.

Die unter dem Ober=Güter=Verwalter stehenden, vorhin genannten Expeditionen und Kassen bilden zusammen die hauptsächlich mit dem reisenden und versendenden Publikum verkehrenden Organe, durch welche die Haupteinnahmen der Verwaltung zufließen. Es ist daher von der Thätigkeit derselben noch eine allgemeine Uebersicht zu geben. Diese Organe haben alle ihre Wahrnehmungen, die sie bei Ausführung ihrer Dienstobliegenheiten machen und die das Interesse der Verwaltung betreffen, den Vorgesetzten mitzutheilen, damit Verbesserungen gemacht, Mängeln abgeholfen und Verlusten vorgebeugt werden könne. Sie haben über alle ihre Dienstfunctionen Instructionen, deren gewissenhafte Beobachtung ihnen obliegt. Es wird ihnen darin, wie dies auch die Betriebs=Reglements angeben, namentlich zur Pflicht gemacht, im Verkehr mit dem Publikum ein möglichst coulantes Benehmen obwalten zu lassen, und die möglichsten Erleichterungen dabei zu gewähren. In den Instructionen werden die Geschäfte des Billet=Expedienten, der öfters auch zugleich Stations=Einnehmer ist, in Betreff des Billet=Verkaufs und der dabei vorzunehmenden dienstlichen Arbeiten, sowie der Kassen= und Buchführung und der Verbindung mit der Controle präcisirt.

Der Gepäck=Expedition steht außer der Annahme, Beförderung und Ausgabe des Reisegepäcks, und zwar die erstere so lange als möglich bis vor Abgang des Zuges,, die Aufsicht über die Gepäckträger zu. In den Geschäftsbereich derselben gehört die Expedition der Equipagen und anderer Fahrzeuge, welche nicht als Frachtgut aufgegeben sind, der Hunde, sowie aller lebenden Thiere; nur die kleineren in Käfigen als Güter zu befördernden Thiere werden gewöhnlich von der Güter=Expedition übernommen. Die Betriebs=Reglements jeder Bahn enthalten die Bestimmungen, wie lange vorher die dazu erforderlichen Wagen zu bestellen sind, wann einzuladen ist und wie es mit der Begleitung zu halten. Sind Gepäck= oder Transportscheine verloren gegangen, so hat der Reisende oder der Transportbegleiter einen Revers auszustellen, bezüglich auch Bürgschaft oder Caution zu stellen, ehe er das Gut oder das Vieh ausgeliefert erhält.

Die Güter=Expeditionen, von denen bei vielen Bahnen die Eilgut=Expeditionen getrennt sind, — man verbindet diese wohl auch mit der Gepäck=Expedition, weil die Eilgüter mit den Personenzügen befördert werden, — haben ein sehr umfassendes Feld der Thätigkeit und es giebt Expeditionen, welche deshalb in mehrere Abtheilungen getheilt wurden, worin zwanzig und mehr Personen beschäftigt sind. Die Magazine

für die abgehenden Güter sind von den für die ankommenden getrennt, ebenso werden die Zoll- und Steuergüter abgesondert behandelt. Die Expedienten, sowie die Bodenmeister, welche speciell die Aufsicht über die in den Magazinen aufgenommenen Güter haben, erhalten besondere Anweisung über Annahme derselben, in welchen Fällen dieselben zurückzuweisen sind, in Bezug auf ihre Annahmefähigkeit besonders nach Lage der Postgesetze, der landespolizeilichen Gesetze und Anordnungen, sowie der zollamtlichen Verbote, endlich auch in Bezug auf die Sicherheit des Betriebes und der Verpackung. Sie haben zu achten auf richtige Angaben und Bezeichnung der Parteien, des Bestimmungsortes, in Betreff des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung durch den Absender. Die Instructionen enthalten Anordnungen über Behandlung der zu verladenden und verladenen Güter, über die Buchung und Führung ihrer Journale, ebenso über die Behandlung der ankommenden Güter, deren Ablieferung oder Ausgabe, endlich über die etwaige Beschädigung der Wagen und den Bedarf an Wagen.

Sind die Personen in den Coupés, die Equipagen, das Vieh und die Güter in die Wagen verladen, so beginnt die Thätigkeit des Zugführers und fällt dem Packmeister, der die Güter übernommen hat, die Beaufsichtigung und Abgabe derselben zu. Mehrere der hier genannten Personen haben Cautionen zu leisten, die jedoch bei den verschiedenen Bahnen nicht gleiche Höhe haben; die Staatsverwaltungen haben bestimmte Vorschriften und Sätze für dieselben je nach der Stellung der Beamten.

Der Zugführer hat die Aufsicht über den ganzen Zug, über die Schaffner und deren Verrichtungen, er führt die Papiere bei sich, welche zu den Gütern für die Stationen bestimmt sind, sammelt bei den Personenzügen die ihm von den Schaffnern abzuliefernden Fahrkarten. Die Schaffner oder Conducteure haben neben ihren auf den Wagen befindlichen Sitzplätzen auch die Bremsen zu behandeln, welche, sobald der Locomotivführer ein dreimaliges Signal mit der Locomotivpfeife giebt, dieselben so zu drehen haben, daß die Räder des Wagens im Laufe gehemmt werden, während die Bremsen dann wieder aufgedreht werden, wenn ein zweimaliges Pfeifen erfolgt. Um die Befestigung der Wagen aneinander, die bei Personenzügen durch Patent-Kuppelung und elastische Zug- und Stoßvorrichtungen an den Waggons geschieht, während des Zuges zu controliren, ist es Vorschrift, daß vom letzten Wagen über alle übrigen bis zum Locomotivführer eine Leine angebracht wird, welche bei diesem befestigt wird und deren Anziehen oder Reißen ihm sofort Kenntniß giebt von einem Loslösen der Wagen oder von irgend einem

andern Vorfalle im Zuge. Die Anwendung dieser Leine scheint mitunter vernachlässigt zu werden, sie ist aber von außerordentlicher Wichtigkeit. Bei den Personenzügen sind mehr Bremsen zu verwenden, als bei Güterzügen, welche leere Wagen führen. Außer den Personen-, Eil-, Schnell-, Courierzügen und den Güterzügen giebt es gemischte Züge, welche, ursprünglich Güterzüge, zugleich eine Personenbeförderung zulassen, sich aber gewöhnlich langsamer bewegen, da der Aufenthalt auf den Stationen länger dauert. Sie vermitteln meistens den Personen-Verkehr zwischen nähern Stationen und liegen in der Zwischenzeit der Personenzüge.

Die Ausarbeitung der Fahrpläne ist für frequente Bahnen ziemlich schwierig wegen der Begegnung der Züge auf den Stationen. Ein Modell der Ausarbeitung eines Fahrplans, mit seinen unendlich vielen kleinen Schräg- und Querlinien giebt der Jahresbericht der Königlich Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn für 1869; dadurch bekommt man ein Bild der mühevollen Arbeit, welche sich auf dem dann für das Publikum gedruckten Fahrplan gar nicht erkennen läßt.

## 14. Fahrbillets, Frachtbriefe. Tarifwesen.

Das Eisenbahnwesen hat seine ganz besondern Einrichtungen im Verkehre herbeigeführt, die sich durch Kürze der Abfertigung den bis dahin geltenden gegenüber auszeichnen und einem der Sprichwörter des gegenwärtigen Jahrhunderts in jeder Hinsicht huldigen: Zeit ist Geld. Wer die Post als Reisender benutzt, wird wissen, daß in früherer Zeit spätestens zwei Stunden vor Abgang das Billet gelöst werden mußte, worauf Name, Stand und Wohnort des Reisenden verzeichnet war (ich glaube auch der Paß mußte vorgezeigt werden) und welches die Nummer des Platzes enthielt. Später wurde die Angabe der Adresse der Fahrenden nicht mehr verlangt, das Billet erhielt nur die Nummer und konnte noch eine Stunde vor Abgang der Post gelöst werden. Wenn mit diesem „Postzuge" 30 oder 40 Personen befördert wurden, so war das nur auf kürzeren oder auf einzelnen sehr frequentirten Straßen; die ganze Gesellschaft mußte bis auf die im Hauptwagen sitzenden 8 bis 11 Personen alle 2 bis 3 Stunden aussteigen und oft des Nachts in schlaftrunkenem Zustande 10 bis 30 Minuten auf den neuen Wagen warten entweder in der matterleuchteten und wenig gelüfteten Passagierstube oder im Freien, wo man bei der geringsten Bewegung von den Hofhunden angekläfft wurde. Diesen poetischen Nachtfahrten kamen später nur noch die durch Schneeverwehung und Senkungen der Bahn ab und

zu entstandenen auf Stunden, auch auf Tage mitunter ausgedehnten Stockungen im Eisenbahnbetriebe gleich. Man denke sich folgenden Fall. Ein junger Mann fährt an Weihnachten 1847 zum Besuche der Braut; unter mehrfachen Mühseligkeiten nach Görlitz gelangt, wo übernachtet wird, erfährt er am andern Vormittag, nachdem er und andere von 6 bis 11 Uhr den Abgang des Zuges vergeblich erwartet hatten, daß die Bahnstrecke Görlitz-Kohlfurt sich gesenkt habe, also keine Beförderung stattfinden könne. Die Postverbindung war aufgehoben, da ging's endlich mit einem Miethwagen über Stock und Stein und Schnee nach Kohlfurt, wo man gerade anlangte, als der letzte Zug des Tages in den Bahnhof fuhr. Das sind aber einzelne Fälle. Wie ganz anders steht es jetzt mit der Eisenbahnbeförderung.

Die Passagierbillets, Reise-Fahrkarten werden eine halbe oder höchstens eine Stunde vor Abgang des Zuges ausgegeben und zwar gleichzeitig nach den Stationen derselben Bahn und nach vielen andern nah oder entfernt liegenden Stationen fremder Bahnen. Nur für die Extrazüge können oder müssen die Fahrkarten früher zu gewissen Stunden oder bis zu gewissen Terminen gelöst werden. Bis 5 Minuten vor Abgang, nöthigenfalls bis zum Augenblick des Abgangs der Züge können die Reisenden in dieselben eintreten, und ihr Gepäck wird, so lange Fahrkarten verkauft werden, auch noch expedirt. Da wird keine Buchung oder Eintragung der einzelnen Karten vorgenommen. Die Zahl der ausgegeben jeder Klasse, für jede Station wird festgestellt, von Station zu Station eingetragen, die Controle dafür bilden die Billete, welche gesammelt die Ziffer der ausgegebenen nicht überschreiten dürfen. Ob da hundert Personen noch mehr mitfahren, als man vorher erwartet hatte, das macht keine besonderen Umstände, es dürfen nur ein oder mehrere Waggons angeschoben werden, dies ist in wenigen Minuten gemacht; bei der Post würden die Pferde nicht ausreichen, auch war ein solcher Andrang zu den Posten niemals. Man könnte höchstens einen schwach besetzten Eisenbahnzug mit einem von Personen, die zu den Messen fahren, äußerst stark besetzten Postwagen-Zuge vergleichen.

Bei den Personenzügen, zu denen später erst die Eil-, Schnell-, Courier- und gemischten Züge sich fanden, wurden zuerst drei Klassen eingeführt, für welche man Fahrkarten in verschiedenen Farben ausgab. Diese waren größtentheils von buntem Papier, daran befanden sich ein oder zwei geschlitzte Coupons an den Seiten oder an den Ecken für verschiedene Richtungen oder Bahnstrecken; die Schaffner rissen bei Revision der Fahrkarten vor Abgang oder während des Zuges die entsprechenden Coupons ab. Später machte dies Verfahren vielfach einem andern

Platz, insofern die Billets auf farbigen Carton gedruckt wurden, viel kleiner sind als die papierenen und durch Herausdrücken eines kleinen runden oder viereckigen Theiles mit einem eigens dazu eingerichteten zangenartigen Instrument vom Schaffner coupirt werden. Bei der Billet-Expedition befinden sie sich in einem besonderen mit einzelnen Fächerchen versehenen Billetschranke, der verschließbar ist, aus welchem der Expedient sie nach Bedürfniß herauszieht und vor Ausgabe mit dem Fahrtstempel vermittelst eines kleinen Stempeldruckapparates versieht. Das Publikum kann diese Kärtchen besser und leichter bei sich aufbewahren, und der Expedient ist davor bewahrt, mehr als eine Karte auszugeben, wie es mit den papierenen, die oft aneinander hängen blieben, in der Schnelligkeit des Expedirens vorkommen konnte. Die Fahrkarten werden theils auf der vorletzten Station, ehe der Reisende absteigt, für nahe Anhaltspunkte bald wieder abgenommen und an die Controle, wo man sie sammelt, durch die Zugführer abgeliefert, theils bleiben sie in den Händen der Reisenden. Die Mitglieder des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen haben größtentheils Passepartout-Karten, welche sie nur vorzeigen oder deren Nummern sie nur angeben dürfen.

Das Personen-Reise-Gepäck wird in besondere Gepäckwagen, die hinter der Locomotive stehen, eingeladen und mit der aufzuklebenden Nummer des Gepäckscheins, den der Reisende als Quittung erhält, gegen dessen Rückgabe ihm das Gepäck am Zielpunkte seiner Reise ausgehändigt wird, versehen. Einige Zeit war man sehr schwierig mit Annahme und Beförderung von Gepäckstücken, namentlich bei Schnellzügen, wenn die Stücke von der Form gewöhnlicher Koffer, Taschen und Hutschachteln abwichen; aber im Interesse des Publikums ließen die Verwaltungen diese Einschränkungen fallen, welche zu mancherlei Unzuträglichkeiten und Streitigkeiten geführt und auch das Expeditions-Personal oft in eine üble Lage und Stellung den Reisenden gegenüber versetzt hatten. Jetzt kann man allerlei Gegenstände mitnehmen, selbst Blumen, Kinderwagen, Bettstellen, Kisten, Bettsäcke, Körbe u. drgl., wenigstens werden die Bestimmungen des Betriebs-Reglements, welches darin noch einige Reserven macht, überall möglichst ausgedehnt. Kleine leicht tragbare Gegenstände können die Reisenden, wenn dadurch die Mitfahrenden nicht belästigt werden, in den Wagen mitführen, die dazu gewisse Bequemlichkeiten bieten. Dieser Einrichtung verdanken die kleinen mit Handhaben versehenen Reiseköfferchen für Herren ihr Entstehen.

Das Gepäck wird auf den meisten Stationen von den von der Eisenbahn-Verwaltung zugelassenen aber nicht angestellten Gepäckträgern übernommen, zur Waage geschafft und dann bezettelt nach dem Packwagen

geschafft, wofür sie vom Publikum sobald es sich derselben bedient und dem sie nöthigenfalls ihre Dienstanweisung und ihre Gebührentaxen vorzeigen müssen, nach diesem ihre Bezahlung erhalten. Ebenso schaffen sie das Gepäck bei Ankunft des Zuges nach der Gepäck-Expedition, von wo aus sie gegen Rückempfang des Gepäckscheins dasselbe dem Besitzer einhändigen und nach den Wagen tragen, wofür ebenfalls eine Taxe festgestellt ist. Wird das Gepäck erst später abgeholt, so ist dafür nach Ablauf von mehr als 24 Stunden ein Lagergeld zu entrichten.

Sowie bei den Personenzügen die Fahrkarte und der Gepäckschein gewissermaßen den Contract zwischen Eisenbahn-Verwaltung und dem Publikum vermittelte, so ist im Güter-Verkehr der Frachtbrief das Document, welches den Abschluß über die beiderseitigen Rechte und Pflichten darstellt. Bei der Fahrkarte zahlt der Reisende den von der Eisenbahn verlangten Preis für einen Platz in dieser oder jener Klasse in einem bestimmten Zuge, er ist berechtigt, mit demselben befördert zu werden und zwar nach dem von der Verwaltung bekannt gemachten Fahrplane. Die Post nahm nicht selten nur eine Zahl Reisende an, soweit es eben die vorhandenen Betriebsmittel gestatteten; die Eisenbahn-Verwaltung schließt sie nicht aus, sie bestimmt nur, daß die Fahrkarten Anspruch auf die entsprechende Wagenklasse geben, soweit in dieser Plätze vorhanden sind, resp. beim Wechseln der Wagen vorhanden bleiben, andern Falls die Billets gegen Erstattung des gezahlten Betrages zurückgegeben oder gegen Billets anderer Klassen, in welchen noch Plätze vorhanden sind, unter Ausgleichung des Preisunterschiedes umgetauscht werden. In der mildern Praxis hat man in Aussicht auf frei werdende Plätze auf den nächsten Stationen die Reisenden ohne Weiteres für einige Zeit in die nächst höhere Wagenklasse einsteigen lassen, wo immer noch eher freie Plätze sind. Durch Ausfertigung des Frachtbriefes durch den Absender und Annahme des Frachtgutes Seitens der Güter-Expedition wird der Frachtvertrag geschlossen. Die Verwaltungen bestimmen für Eilgut und gewöhnliches Frachtgut besondere gedruckte Formulare, welche ihren Ansprüchen entsprechen, und nehmen nur die Güter zur Beförderung, für welche die Frachtbriefe mit dem Stempel der Eisenbahn-Verwaltung versehen worden sind. Frachtbriefe, mit denen das Gut vorher durch andere Frachtführer befördert worden ist, werden nicht als Beilagen angenommen.

Während auf den Personen-Fahrkarten die Wagenklasse und der Betrag bereits gedruckt aufgenommen sind, kann auf dem Frachtbriefe die Berechnung der Frachtbeträge erst je nach der Höhe des Gewichts und nach der Gattung der Sendung vorgenommen werden; der Betrag

wird von der Güter-Expedition im Frachtbriefe selbst vermerkt, deshalb kann derselbe entweder sofort vom Absender, bei einzelnen Gegenständen muß dies sogar geschehen, oder bei der Ankunft vom Empfänger bezahlt werden. Soviel an Fracht vom Absender etwa zu wenig erhoben worden ist, muß der Empfänger nachzahlen.

Hunde werden gegen Lösung von Hundebillets in besonderen Käfigen im Packwagen befördert. Equipagen-Transporte finden sowohl auf Frachtbrief mit Güterzügen wie auf besonderen Transportschein mit Personenzügen statt. Zu Vieh-Transporten, welche bei Versendung von Pferden 1, von anderm Vieh 2 Stunden vorher angemeldet sein müssen, — die Thiere sollen zu gleicher Zeit auf den Bahnhof gebracht sein, — werden Vieh-Transportscheine ausgegeben, welche nach beendigtem Transport bei Ausladung der Thiere zurückgenommen und an die Controle abgeliefert werden müssen, wie die Billets und Gepäckscheine. Die Frachtbriefe dagegen, auf denen über den Empfang der berechneten Fracht quittirt wird, behalten die Empfänger. Werden Duplicate ausgestellt, so können diese in den Händen der Absender bleiben.

Für die Feststellung der Eisenbahn-Tarife (Tarif ist ein ursprünglich arabisches Wort), das sind die Verzeichnisse der Preise für die Beförderung von Personen, Gütern, Vieh u. s. w. auf der Eisenbahn — war im Anfange bei Eröffnung der ersten Eisenbahnen keine eigentliche Grundlage vorhanden. Denn die englischen Verhältnisse und Preise waren damals, wie sie heute es sind, nicht maßgebend, nach ihnen konnte man sich nicht richten. Die Preise der Personen- und Schnellposten sowie die Taxe für die mit den Fahrposten beförderten Packete waren für eine Massenbeförderung, wie sie auf der Eisenbahn erfolgen konnte und sollte, unmöglich, mußten also bedeutend herabgesetzt werden; ebenso wenig konnte man daran denken, die Frachtgelder der Schiffslasten oder der Fuhrleute für alle Güter als Norm anzunehmen, dieselben waren zum Theil zu billig, weil die Bedürfnisse beider Frachtführer, die Unterhaltungskosten der beiderseitigen Betriebsmittel verhältnißmäßig bedeutend geringer und die Lieferungszeit derselben eine längere, ungewissere, weniger gebundene war. Hier mußte man die Kostspieligkeit der Anschaffung und Unterhaltung der Betriebsmittel und die Verzinsung der bedeutenden Capitalien der Actionäre im Auge behalten, und was ganz natürlich ist, die Direction wollte der Gesellschaft doch auch zu einem erklecklichen Gewinn und sich zu einer hübschen Tantième verhelfen.

Von den Regierungen war den Directionen die Feststellung der Tarife überlassen, nur sollten ohne deren Genehmigung künftig keine Erhöhungen eintreten, obwohl das doch eigentlich allein das Interesse der

Eisenbahn-Gesellschaft betraf und dem Staate weder Schaden noch Nutzen brachte. Es galt aus diesen Gründen, die Preise auch nicht zu niedrig zu normiren, weil man voraussetzen konnte, daß man auf Schwierigkeiten stoßen möchte, wenn später Erhöhungen vorgenommen werden sollten.

Die Preise für die Personen-Beförderung wurden im Allgemeinen gleich oder doch ähnlich auf den Eisenbahnen verschiedener Landestheile bemessen, nur einzelne Strecken machten davon Ausnahmen. Man findet das Personengeld für die erste Klasse durchschnittlich auf 6 Silbergroschen für die Meile, bald etwas niedriger, wie in Baden zu 18 Kreuzer süddeutscher Währung, also etwa 5 1/4 Silbergr., auf der sächsisch-bayerischen Bahn 5 Silbergr., auf der sächsisch-böhmischen 5 1/2 Silbergr., bei der Köln-Mindener Bahn auf kurze Strecken 5 1/2 Silbergr., auf weitere 6 Sgr., bald höher, wie auf der K. Ferdinands-Nordbahn zu 36 Kreuzer ö. W., also 7 1/5 Sgr., auf der sächsisch-böhmischen, österreichischen Antheils 43 Kreuzer, also 8 1/2 Sgr. Rechnet man jedoch bei den österreichischen Bahnen die Cours-Differenz, die dem mit Banknoten versehenen Reisenden zu Statten kommt, und die bald 15 bald 20 Procent beträgt, so wird man allerdings auch auf die übrigen niedriger normirten Preise bei mehreren Bahnen zurückkommen. In neuerer Zeit sind seit Einführung der Schnellzüge die Preise um 1/2 bis 1 Silbergroschen für diese erhöht worden. Dasselbe gilt von der zweiten Klasse, welche 5 Silbergroschen, bei der K. Ferdinands-Nordbahn 27 Kreuzer, also etwa 5 1/2 Silbergroschen kostet, bei gewöhnlichen Personenzügen 4 und 4 1/2 Silbergr., bei der Köln-Mindener Bahn auf kürzere Strecken nur 3 3/4 Silbergr., dagegen von Bodenbach nach Prag 32 Kreuzer (6 1/4 Silbergr.). Die Fahrpreise in Bayern kommen denen in Baden gleich, erste Klasse 18 Kreuzer südd. W., zweite Klasse 12 Kreuzer, also 5 1/4 und 3 1/2 Silbergr., sowie 8 Kreuzer oder 2 1/4 Silbergr. für die dritte Klasse. Diese kostet auf den meisten übrigen Bahnen 3 Silbergr. für die Meile, zwischen Bodenbach und Prag 4 1/4 Silbergr. Die Nürnberg-Fürther Ludwigs-Bahn erhebt für die Länge von 0,8 Meile 12, 9, 6 Kreuzer südd. W., also etwa 3 1/2 Silbergr. für erste, 2 2/3 Silbergr. für zweite und 1 3/4 Silbergr. für dritte Klasse, es würden also auf die ganze Meile etwa 4 1/6, 3 1/4 und 2 1/4 Silbergr. kommen. Dieselbe giebt dabei, obwohl sie gar keinen Güter-Verkehr hat, aber nur 10 Pfund kleines Gepäck frei passiren läßt, ihren Actionären eine Dividende von 15 bis 16 Procent.

Bei der Gepäck-Annahme verfahren die Eisenbahn-Verwaltungen ganz verschiedenartig. In Bayern finden wir mehrfach die Einrichtung,

daß nur 10 Pfund frei sind, für das übrige Mehrgewicht bezahlt werden muß; ebenso bei Köthen-Bernburg, bei der Werrabahn, zwischen Frankfurt und Offenbach, in Hessen, in Baden und in Württemberg. Auf der Linz-Budweiser Pferdebahn und auf deren Fortsetzung bis Gmunden haben die Reisenden in erster und zweiter Klasse 20 Pfund (10 Kilogr.) frei, in dritter nur 10 Pfund (5 Kilogr.). In Oesterreich gewährt man theils 40 theils 50 Pfund Freigepäck und in Preußen und Sachsen überall 50 Pfund Freigepäck mit Ausnahme der vierten Klasse, für welche vorläufig noch keine Expedition des Gepäcks stattfindet, in welcher aber die Mitnahme desselben gestattet ist, soweit dadurch der zugemessene Raum nicht überschritten wird. Bei Besprechung der Fortschritte in den Einrichtungen der neuern Zeit wird über diese Klasse noch gesprochen werden. Die Berechnung der Gepäck-Ueberfracht erfolgt von 10 zu 10 Pfund, wobei angefangene 10 Pfund für voll gerechnet werden, also z. B. 11 Pfund, schon für 20 Pfund. Nach den allen Tarifen beigefügten Tabellen kommt die Meile für je 10 Pfund zwischen 2 und 3 Pfennigen zu stehen.

Die Bestimmungen für die Frachtberechnung von Equipagen, Leichen, Menageriewagen, Eisenbahnwagen sind sehr abweichend sowohl bei den Verwaltungen, als in verschiedenen Perioden. Bald wurden für die ersteren bestimmte Preise von jeder Station festgesetzt, bald wieder gewisse Sätze für jede Klasse der dazu verwendeten Plattformwagen und für jede angefangene Meile angenommen, bald theilte man die Wagen in verschiedene Klassen und die Preise richteten sich nach der Gattung als leichte Fahrzeuge, wie Einspänner, Cabriolets, Halbchaisen, Schlitten, Spritzen und andere kleine Fahrzeuge, oder als schwere wie Fourgons, Wagen mit unbeweglichem Verdeck, zwei und mehrsitzig, große Reisewagen u. s. w.; außerdem kam es darauf an, ob sie mit Schnell, Personen- oder Güterzügen befördert werden. Einige Bahnen gaben zu ihren Bestimmungen darüber, zu welcher Klasse solche Equipagen gehören, Abbildungen der verschiedenen Gattungen mit Bezeichnung der Frachtklasse. Man berechnete dann 25 oder 20 Silbergr. für die verwendete Kasse Plattformwagen und pro Meile. Hierzu gehörten auch die Menagerie-, Puppentheater- und Schaustellungswagen, welche zu der höheren Classe eingeschätzt wurden oder besondere Preise bezahlten. Lastwagen, welche mit gewöhnlichem Frachtgut beladen sind, tragen außer der für den Wagen selbst zu berechnenden Fahrzeug-Fracht auch die tarifmäßige Fracht für die Ladung. Leichen befördert man in einem geschlossenen gedeckten Güterwagen zum Preise der Equipagen (früher erster Klasse); später gab man die Beförderung selbst mehrerer Leichen in

demselben Wagen zu demselben Preise zu, wozu noch die Effecten des Abgeschiedenen bis zum Gewichte von 10 Centnern unentgeltlich mitgenommen werden können. Auch wurde gestattet, daß kranke Personen im eigenen Bett in einem geschlossenen Güterwagen zu den Preisen der Equipagen im Zuge mitgenommen werden dürften, wie sie öfters nach den Bädern befördert werden.

Bei der Frachtberechnung von Locomotiven, Tendern und Eisenbahnwagen unterscheidet man zwischen solchen, welche auf eigenen Rädern laufen und andern, die auf besondere Nothachsen oder Trucks gestellt werden, größtentheils weil sie breitere Spurweite haben. Von letzteren wurden namentlich in neuester Zeit eine große Anzahl aus England durch Deutschland nach Rußland befördert; es waren dort allein bei Sharp und Stewart in Manchester 111, in einigen anderen Maschinen-Bauanstalten noch 240 Locomotiven für russische Eisenbahnen bestellt, woher sie größtentheils über Hamburg, Berlin und die preußische Ostbahn ihren Weg nahmen. Bisher wurde für Locomotiven und Tender, welche auf ihren eigenen Rädern laufen, für die Achse und Meile 15 Silbergr. erhoben, man hat aber in neuester Zeit eine ganz andere Berechnungsart dafür eingeführt. Zuerst mußte für den Transport einer Locomotive, welche auf untergestellten und von dem Versender unentgeltlich herzugebenden Trucks lief, eine Fracht von 3 Thlr. und für den Tender 1½ Thlr. pro Stück und jede angefangene Meile ohne Rücksicht auf die Zahl der wirklich laufenden Achsen bezahlt werden. Dann aber wurde der Unterschied zwischen den auf eigenen Rädern laufenden und den auf untergeschobenen beförderten aufgehoben, es wird nach einer neuen Berechnungsart in beiden Fällen ein Frachtsatz von 1¼ Pfennig pro Centner des Gewichts nebst 6 Pfg. Expeditionsgebühr erhoben; nur soll, wenn Absender die Trucks nicht stellt, die Fracht nicht nach diesem Satze, sondern wie für Maschinentheile aus grobem Eisen oder Eisenguß berechnet werden.

Für Eisenbahnwagen, welche auf eigenen Rädern laufen, ist es jetzt größtentheils gleichgiltig, ob gedeckte oder offene befördert werden; für jene erhob man früher 7½ Silbergr. pro Achse und Meile, jedoch 5 Silbergr., wenn mindestens 90 Achsen zu gleicher Zeit gingen, später wurden für bedeckte, wie für offene nur 5 Silbergr. erhoben. Den Locomotiven mußte noch zu deren Revision und Schmieren unterwegs ein Begleiter mitgegeben werden, welchem man die freie Fahrt auf der Locomotive zugestand.

Die Vieh-Transporte, welche vordem in großen Heerden nur nach gewissen Richtungen über Land getrieben wurden, aber keineswegs auf

bedeutende Entfernungen, gewannen durch den Eisenbahn-Transport mit der Zeit einen großen Umfang. Namentlich sind, so lange nicht Grenzsperre wegen epidemischer Thierkrankheiten stattfinden durfte, bei welcher oft nicht blos die Thiere selbst, sondern Häute und alle einzelnen Theile des Viehs, ja sogar Eier wegen Verhütung der Verbreitung des Krankheitsstoffes durch deren Emballagen vom Transport ausgeschlossen sind, — große Heerden Steppenviehs aus Galizien, Ungarn und den Donauländern nach und durch Deutschland nach Hamburg befördert; dort ist das Vieh größtentheils geschlachtet und das Fleisch nach England versandt worden. Ebenso werden große Transporte von Schwarzvieh und von Gänsen auf weite Strecken verschickt.

Man hat bei den Vieh-Transporten nach den Achsen und Etagen die Achse zu 10 Silbgr. bezüglich 15 Silbgr. mit Zuschlägen oder nach der Stückzahl der einzelnen Thiere berechnet, und bestimmt, wieviel auf eine Achse mindestens geladen werden könnten. Später wurde mehrfach die Berechnung nach der Stückzahl aufgegeben und die Bezahlung für mindestens $^3/_4$ Achse verlangt für jede kleinere Sendung. Für einzelne Stücke wurde dadurch die Fracht bedeutend erhöht und die Versender wußten sich damit zu helfen, daß sie solche in Käfigen als Frachtgut aufgaben, wobei sie besonders für große Entfernungen billiger fortkamen. Nur Hunde werden einzeln berechnet, da sie öfters von den Reisenden mitgeführt werden und ihren Platz in den Hundekäfigen der Gepäckwagen bei Personenzügen finden. In die diesen Berechnungen vorhergehende Zeit fällt die Geschichte mit dem Reise-Ziegenbock, deren wir hier erwähnen, weil sie einige Zeit von sich sprechen machte. Mit den Güterzügen durften keine Personen befördert werden, aber es konnte bei Versendung von lebendem Einzelvieh diesem ein Begleiter mitgegeben werden, der für eine Fahrkarte zahlen mußte. Man behauptet nun, auf gewissen Strecken sei ein Ziegenbock vermiethet worden, mit dem, wenn Jemand die Zeit des Personenzuges versäumt hatte oder den nächsten nicht abwarten wollte, er im Güterzuge Beförderung fand. Daher der Name: Reise-Ziegenbock. Für die Etage-Viehwagen sowie für die zum Transport von Luxus-Pferden eingerichteten Stallwagen wird eine höhere Fracht erhoben; dagegen werden Rennpferde aus Rücksicht auf die Beförderung der Züchtung häufig zu $^2/_3$ der tarifmäßigen Fracht befördert, wenn die erforderlichen Bescheinigungen der Wettrenn-Comités beigebracht werden. Aehnliche Transporterleichterungen finden auch bei Vollblut-Mutterpferden statt, sowie für andere Thiere, welche unverkauft von Ausstellungen, Fettvieh-Märkten und dergl. zurückkommen. Doch werden in Preußen die letzteren Bestimmungen nicht in die Tarife auf-

genommen, da sich das Ministerium die Genehmigung dazu zu ertheilen vorbehalten hat.

Eine besondere Gebühr, welche in denjenigen Fällen, da Viehkrankheiten in der Nachbarschaft der Stationen oder Landestheile herrschen, erhoben wird, sind die Kosten für Desinfection der Viehwagen, welche mit $2^1/_2$ bis $7^1/_2$ Silbergroschen pro Achse von den Absendern zu zahlen sind.

### 15. Güter-Tarife.

Bei Feststellung der Gütertarife herrschen die mannigfaltigsten Principien und Vorschriften, die im Laufe der Entwickelung immer complicirter geworden sind. Da auf den meisten Bahnen die gewöhnlichen Personenzüge weniger als die Güterzüge die Haupteinnahmen und Ueberschüsse bringen, so sind es die Frachtberechnungen und Tarife, welche die Verwaltungen einer besonderen Aufmerksamkeit unterziehen. In späterer Zeit machen sich noch andere Einflüsse dabei geltend, nachdem die Güterbewegung einen größeren Umfang und oft ganz andere Richtungen angenommen und der Staat seine Einwirkung darauf erhöht hat.

Wir wollen nicht behaupten, daß die Personbeförderung überhaupt nicht in gewissen Fällen bei einer und derselben Bahn mehr oder weniger überwiegend sein könnte, denn in den Kriegsjahren 1866 und 1870 hat die Militairbeförderung, bei welcher freilich die Transporte von Kanonen, Wagen und Pferden mit inbegriffen sind, obwohl für die Mannschaften der billigste Satz berechnet wird, vielen Eisenbahnen, welche sonst mehr auf den Güterverkehr angewiesen sind, bedeutende Mehreinnahmen gebracht und den Ausfall bei der Güterbeförderung theils gedeckt, theils die früheren Einnahmen dafür noch übertroffen.

Im Güterverkehr hat sich bewährt, was auch in anderen Geschäfts- und Industrieverhältnissen sich in ähnlicher Weise wiederholt: die Tarifsätze sind in den Jahrzehnten niedriger geworden und dennoch haben sich die Einnahmen vermehrt, weil durch die Herabsetzung der Frachtsätze der Verkehr desto mehr gestiegen ist; und die dadurch gesteigerten Ansprüche an die Vermehrung der Geleise und der Betriebsmittel haben doch noch befriedigt werden können. Haben sich auch die Absatzwege und Absatzfelder durch größere Verbindungen vermehrt, so ist das doch nicht die alleinige Ursache gewesen; je billiger das Gut beschafft werden konnte, und dazu trugen die billigeren Transportpreise oft sehr viel bei, desto mehr Abnehmer hat es gefunden, desto mehr ist es zum Bedürfniß geworden. Doch mitunter wird sich bei mehreren Gelegenheiten allerdings das Gegentheil herausstellen, wo die Differenz der Her-

absetzung der Frachtsätze nicht den Consumenten, sondern allein den Producenten oder Händlern zu Statten gekommen ist.

Im Anfange wurden bei Feststellung der Tarife sehr einfache Grundlagen gewählt, jedoch theilte man gleich die Güter in verschiedene Klassen und wenn es nur drei waren, nämlich für Wagenladungs-, Eil- und Einzelgüter, bei denen man die Normal- und die sperrige Klasse für gewöhnliche oder leichte vielen Platz einnehmende Güter unterschied; dafür wurden abweichend bei verschiedenen Bahnen die Preise auf 1 Silbergroschen, 11, 9, 8, 6 und 4 Pfennige für die Meile und für den Centner festgestellt; hierzu kamen später die billigeren Sätze bis auf 1 Pfennig herab mit einem festen Zuschlage; oder man ließ bei weiterer Entfernung eine Ermäßigung eintreten.

Während bei der Post, also bei den Einzelgütern vollständig, sowie bei den Frachtfuhrleuten und den Schiffern für die Massen- und Ballastgüter größtentheils gleiche Bezahlung, Annahme ohne Unterschied der Gattungen stattfand, später hat sich das auch hier geändert, konnte das Princip von den Eisenbahn-Verwaltungen nicht mehr festgehalten werden, wollte man nicht die Ballastgüter wegen zu hoher Sätze ausgeschlossen und die Einzelgüter zu billig befördert sehen. Man unterschied deshalb zwischen Gütern, welche einen großen Umfang bei geringem Gewichte hatten oder eine besondere Vorsicht erheischten, so daß nichts darauf gestellt werden konnte, wenn sie nicht zerschlagen, zerdrückt oder anderweit unbrauchbar werden sollten, und solchen, welche im Handel und Verkehr einen hohen Werth haben, Luxusartikel sind, Erzeugnisse der Manufactur und Fabrikation, also Kleider, Wäsche, Leinen- Wollen- und Baumwollen-Waaren, fabricirter Tabak, Cigarren, Wein, Thee, Seide, feine Metallwaaren, Holzwaaren, Glaswaaren, Bücher u. s. w. Diese gehörten in die theuerste Klasse, sie erfordern eine sorgfältige Behandlung und bei ihnen ist die Pflicht, etwaigen Schaden zu ersetzeu, eine höhere. Nach dieser Klasse, wozu alle in dem Tarife nicht genannten Waaren gehörten (bei einzelnen Bahnen gehören nur bestimmte Güter in diese Klasse, die nicht besonders genannten in eine ermäßigte Klasse), folgten die ermäßigten Klassen. Da wurden zuerst die Fabrikate der Landwirthschaft und Industrie als nächst werthvolle, die aber gewöhnlich schon in größeren Quantitäten zum Consum gelangen, wie Colonialwaaren, die Bedürfnisse des täglichen Lebens wie Butter, Fett, Eier, Zucker, Käse, Oel, Papier, Brot, Bier und einige werthvollere Rohproducte aufgenommen. Geringere Quantitäten davon hatten etwas höhere Sätze, wogegen bei Quantitäten über 80 Centner (die Güterwagen hatten früher eine geringere Tragfähigkeit) später bei 100

Centner unter der Bedingung, daß die Absender und Empfänger selbst laden ließen oder Ladelohn bezahlten, die niedrigern Preise eintraten, da die Wagen eine bessere Ausnutzung fanden. Man berücksichtigte bei dem billigeren Preise „für Wagenladungen" auch die geringeren Kosten und Arbeit der Güter-Expeditionen. Hierauf folgte eine Klasse, aus welcher in späterer Zeit wieder mehrere Güter in noch billigere abgezweigt wurden, die man auch, sobald sie nur für eine Gattung Güter galten, Specialtarife nannte, oder wenn eine Auswahl verschiedener dahin eingeschätzt wurde mit den Buchstaben des Alphabets A, B, C, D u. s. w. bezeichnete. In diese folgenden Klassen gehörten die gewöhnlichen Massenproducte der Länder des Bergbaus und der Hüttenindustrie, Artikel von verhältnißmäßig geringem Verkaufswerthe. Man hatte dabei die bedeutende Frequenz berücksichtigt und konnte daher einen billigen Preis stellen. Aus dieser Klasse wurden im letzten Jahrzehnt mehrere Güter abgezweigt, welche in leer zurückgehenden Wagen untergebracht wurden, wie Holz, Steine, Ziegeln, es traten dazu Kartoffeln, Düngungsmittel, welche in größeren Quantitäten als früher seit der Fabrikation des künstlichen Düngers und dem Entstehen chemischer Fabriken an den weiter aufgeschlossenen Salzbergwerken verbreitet wurden. Zu den billigen Transportpreisen beförderte man alle Art Abfälle geringen Werthes, Rohmaterial, Rohproducte aus Hütten und Gruben. Specialtarife stellte man auch für einzelne Güter, wie Kohlen, Kalk, Eisen, Zink, Salz noch vor Aufhebung des Salzmonopols, zu gewissen Zeiten und in einigen Richtungen auch Getreide.

Auf je weitere Entfernungen bei dem Ausbau des Eisenbahnnetzes die Waaren und Producte befördert wurden, desto mehr war man darauf bedacht, eine Menge Specialtarife auf lange Strecken einzuführen, bei welchen für jede weitere Entfernung in gewissen Abtheilungen, also von je 5, 10 oder 15 Meilen die Sätze abfielen. Man kann das für Versuche halten, deren Ergebniß die Statistik feststellen wird, welche aber so mannigfaltig sind, daß man wünschen muß, schließlich zu einem gleichmäßigen Verfahren zu kommen. Es müßten bestimmte Klassen A, B, C und so weiter, wenn es sein muß bis 10 Normen festgestellt sein, in diese werden alle Güter classificirt und es könnte sich nur darum handeln, daß wegen der örtlichen, der Productions- und Consum-Verhältnisse bei einer Bahn manche Güter in eine niedrige, andere wieder in eine höhere Klasse eingeschätzt würden und daß auf große Entfernungen ein Gut immerhin in eine niedrigere Klasse gesetzt würde, in ähnlicher Weise, wie man jetzt einige Ballastgüter, sobald die verwendeten Wagen vollständig ausgenutzt sind, in eine billigere Klasse stellt.

Es ist das ein Kapitel, welches noch gegenwärtig die Fachgelehrten beschäftigt und noch nicht als geschlossen angesehen werden kann, namentlich in Bezug auf Massengüter. In sehr beachtenswerther Weise hat sich darüber der Regierungs-Commissarius Ober-Bau-Director Geheimer Ober-Reg.-Rath Weishaupt in der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 10. December 1869 ausgesprochen. Er sagte unter Anderem: „Die vermehrte Concurrenz hat den Proceß der von der Staatsregierung erstrebten Ermäßigung der Tarife beschleunigen helfen. Es lichtet sich allmälich auch das Gewirr der Tarife, und es vergeht kein Tag, wo nicht Veränderungen eintreten, welche dem Ziele einer gleichartigen einfachen Classification mit möglichst gleichen Grundlagen näher führen." Uebereinstimmend damit sind die Vorschläge, welche aus eigener praktischer Erfahrung als bewährt der Präsident der Direction der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, Geheimer Rath Mevissen, gemacht hat. Derselbe verwirft die mit Zuschlägen zusammengesetzten Tarife für Massengüter in einem Berichte an die General-Versammlung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft und nimmt einen in fallender Scala sinkenden Satz an, der sich bei Entfernungen

von 1 bis 5 Meilen auf 2 Pfennige pro Centner, bei voller Wagenladung, stellt,
- " 5 " 10 " von 2 Pfennigen auf $1 \frac{1}{2}$ Pfennige
- " 10 " 20 " " $1 \frac{1}{2}$ " " $1 \frac{1}{4}$ "
- " 20 " 30 " " $1 \frac{1}{4}$ " " $1 \frac{1}{6}$ "
- " 30 " 40 " " $1 \frac{1}{6}$ " " $1 \frac{1}{8}$ "

ermäßigt und billiger kommt, als der Einpfennigtarif mit 2 Thaler Expeditionsgebühr. Dieser Tarif ist im Jahre 1869 dort eingeführt und zwar für Massengüter, wie Steine, Braunkohlen, Eisen, alt, roh, Erze, Gyps, Kalk, Kartoffeln, Steinplatten (ausschließlich Marmor), Salz (bei eigener Gefahr und Deckung), Schlacke, Thon, Torf. „Es wurde dadurch der berechtigte Anspruch der Industrie auf niedrige Preise befriedigt, wie der diesem vollkommen gleichberechtigte Anspruch des Capitals auf eine angemessene Rente. Beide Zwecke würden dadurch nicht nur erfüllt, sondern es werde die Concurrenz auch mit dem Auslande möglich gemacht werden." Dazu käme noch der Vortheil, daß nicht wie gegenwärtig für vielerlei einzelne Artikel besondere künstlich hergestellte Specialtarife gemacht werden dürfen, welche die Tarifirung, Berechnung uud Repartition außerordentlich erschweren und eine Menge Zeit, sowie natürlich größeres Beamten-Personal erfordern.

In Oesterreich wird bereits eine Reform des Tarifwesens (es war

bereits in den ersten Privilegien eine Tarifrevision von drei zu drei Jahren vorgesehen) und eine Vereinfachung und Gleichartigkeit für die verschiedenen Bahnen angestrebt. Aber die Fortschritte aller volkswirthschaftlichen Verbesserungen scheitern dort oder werden wenigstens verzögert durch die schwierige Finanzlage und die politischen Sonderbestrebungen der einzelnen Landestheile. In Deutschland hat in Bezug auf die Massengüter seit 1866 das Inkrafttreten der Norddeutschen-Bundesverfassung bereits in der Richtung der Vereinfachung den Anfang gemacht, und sind deren Bestimmungen in die deutsche Reichsverfassung aufgenommen, die später besonders noch besprochen werden sollen.

Eine Modification, welche allen Tarifen eigen ist, besteht einmal in der Erhöhung der Fracht für das wirkliche Gewicht bei den sogenannten sperrigen und den Eilgütern, dann in der Berechnung von Wagenladungsgütern, welche einen bestimmten Raum einnehmen müssen, um nach einem billigeren Satze tarifirt zu werden, sowie endlich von solchen, welche überhaupt, gleichviel welches Gewicht sie haben, für ein bestimmtes Gewicht die Fracht zahlen müssen. Die höhere Fracht beim Eilgute entspricht der schnelleren Beförderung, welche bei einzelnen Gütern, wie Bier, Milch, lebende Fische, unter gewissen Bedingungen bei mehreren Bahnen auch ohne Erhöhung eintritt; der des sperrigen Gutes entspricht der größere Raum, den sie im Verhältniß zum Gewicht einnehmen, auch die besondere Sorgfalt und Vorsicht, womit sie zu behandeln sind. Den letzteren Grund hat man später bei manchen Verwaltungen fallen lassen, wie überhaupt in vielen Verbandtarifen eine sperrige Klasse nicht mehr aufgenommen worden ist. Bei besonders langen Hölzern oder Dampfkesseln wendet man die Langholz- oder Kesselwagen an, für deren Achse mindestens 50 Centner zur Berechnung gezogen werden. Nach diesen Grundsätzen erfolgte in früherer Zeit bei vielen, in späterer nur noch bei einigen Bahnen auch für mehrere andere Gegenstände die Frachtberechnung, man hat das Princip aber aus Billigkeitsrücksichten an vielen Stellen fallen lassen. Es durften lange Zeit z. B. Glas- und Töpferwaaren unverpackt nur in Wagenladungen zu 50 Centner pro Achse befördert nnd berechnet werden; ebenso Heu, Stroh, Baumrinde, Lohe, Rohr und Holzkohle in unverpacktem Zustande.

Die Tarife haben sich im Laufe der drei Jahrzehnte ihres Bestehens vielfach geändert und zwar zu Gunsten des Publikums verbessert. Einen nicht unbedeutenden Einfluß darauf haben die Staatsregierungen ausgeübt, welche sich allerdings auch mit dem Rechte darauf ausgestattet und ihre Macht dabei zur Geltung gebracht haben. Es sind man-

cherlei Vortheile aus diesen Gründen abgeschafft worden, die nur den Händlern zu Statten kamen, an andern Stellen mußten sie wegen der Concurrenz bestehen bleiben. So wurden die Rabattverhältnisse abgeschafft, welche die Kohlenhändler früher bei Anfuhr gewisser Quantitäten (12000 Tonnen im Jahre) bei einigen Bahnen genossen, und die ihnen (4½ Silbergr. z. B. von 18 Sgr. pro Tonne von Myslowitz nach Breslau) einen namhaften Gewinn brachten. Concurrenzverhältnisse ließen den Rabatt wieder einführen, an Stellen, wo die Güter zu Wasser weiter befördert werden, statt auf eine Concurrenzbahn überzugehen. Außer den billiger gewordenen gewöhnlichen Tarifen sind eine Menge besonderer Specialtarife für die verschiedensten Gegenstände, oft nach gänzlich verschiedenen Grundsätzen gebildet. So wie sich die Tarife und Tarifbestimmungen immer mehr erweitert haben, so sind auch die Tarifbücher an äußerem Umfange voluminöser geworden, allerdings mit neuen Einrichtungen, Tabellen für jede Station und Specialtarifen, aber gewöhnlich ohne die Verbandtarife mit anderen Bahnen, welche in getrennten Tarifbüchern enthalten sind. Das Verhältniß des Umfanges eines Tarifs ist mitunter nach 18—20 Jahren wie 1 : 20 oder 1 : 15. Von den österreichischen Tarifen sind viele nicht in Buch-, sondern in Placatform; es bringt dies die Art der Besteuerung in Oesterreich mit sich, wo jedes zu gewerblichen Zwecken gedruckte oder benutzte Blatt (auch in Handlungsbüchern der Kaufleute) einer gleichen Steuer unterworfen ist.

Zu den mehrfachen Verbesserungen in der neusten Zeit ist besonders die Berechnung für Güter, welche unter der Collectiv-Bezeichnung „Umzugsgut" zur Versendung gelangen, auf vielen Bahnen zu rechnen, neben der bisherigen Berechnung nach einem Achstarife. Es werden bei Benutzung eines ganzen Eisenbahnwagens bei einer Tragfähigkeit desselben bis zu 100 Centnern 10 Silbergroschen für jede Achse und Meile der Entfernung erhoben, bei einer Tragfähigkeit von mehr als 100 Centneru 12½ Silbergroschen für Achse und Meile. Auch selbst hierin tritt eine Verschiedenheit, wie wir sie immer noch selbst bei den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen sehen, hervor, indem die eine Bahn bei Tragfähigkeit von gerade 100 Centnern den billigeren, eine andere schon den höheren Satz berechnet. Nach Organisation einer deutschen Centralbehörde für das Eisenbahnwesen dürften alle solche Varietäten, welche nicht in der Eigenthümlichkeit des Verkehrs einer Eisenbahn begründet sind, in Wegfall kommen.

Außer den Frachtbeträgen schreiben die Tarife noch die Erhebung verschiedener Nebengebühren vor, welche nicht bei allen Bahnen gleiche

Höhe und gleichen Umfang haben. Da sind zunächst die Gebühren für Auf- und Abladen der Wagenladungsgüter und solcher Gegenstände, die über 15 Centner Gewicht haben, und die von dem Versender und Empfänger, die dazu verpflichtet sind, nicht selbst verladen werden, zu entrichten sind. Bei den Sätzen der Einzelgüter sind diese Kosten oft schon in Anrechnung gebracht, da für dieselben die Verwaltung das Laden besorgt. Diese Ladelöhne werden entweder den Arbeitern direct gezahlt oder als Einnahme der Bahn berechnet, welche die Arbeiter mit festen Löhnen anstellt. Sie betragen theils 1 Kreuzer, theils 2 Pfennige, theils 1 Pfennig für einige Massengüter. Diesen Gebühren folgen diejenigen für Wägen, welche besonders dann in Anrechnung kommen, wenn das Gewicht im Frachtbriefe nicht angegeben war, oder wenn der Absender oder Empfänger die bahnamtliche Verwiegung besonders verlangt. Läßt die Güter-Expedition das Gut nur abwägen, um sich von der Richtigkeit des angegebenen Gewichts zu überzeugen, so ist dafür nichts zu erheben. Ergiebt sich bei der Verwiegung ein höheres Gewicht als der Absender declarirt hat, so muß dieser oder der Empfänger nicht nur die zu wenig berechnete Fracht nachzahlen sondern auch eine Conventionalstrafe erlegen, welche gewöhnlich in dem doppelten Betrage des vorenthaltenen Frachtantheils besteht. Ging das Gut über mehrere Bahnen, so wird zwar für alle die zu wenig gezahlte Fracht nacherhoben, aber die Conventionalstrafe nur für die Bahnstrecke, auf welcher die Gewichts-Differenz entdeckt worden ist. Besteht das Gut aus einer Anzahl Stücke, die einander gleich sind, wie Mauersteine, Schienen, Getreide und Mehl in Säcken und dergl., so wird nur eine Probeverwiegung von mehreren Stücken vorgenommen. Bei vielen Bahnen giebt es Güter, welche überhaupt nicht erst verwogen werden dürfen, da für eine gewisse Quantität derselben ein Normalgewicht festgestellt ist. Die Normalgewichte verschwinden immer mehr und besonders in der Gegenwart, wo gewisse Bezeichnungen für Raummaße aufhören. Bisher rechnete man eine Tonne Kohlen bald 4, bald $3^2/_3$, bald $3^1/_2$ Centner, eine Tonne Kalk 4 Centner, eine Tonne Braunkohle 3 Centner, eine Klafter weiches Holz 27, hartes 32 Centner; diese Raum-Maßeinheiten hören auf, und man zieht das Effectivgewicht der Güter zur Berechnung; ebenso wurden Normalgewichte für Tausend Stück Ziegeln, auch für Heringe meistens schon früher aufgehoben. In dieser Beziehung beginnt das neue Maß- und Gewichts-(Meter-)System eine große Umgestaltung zu veranlassen, und die Tarife aller Bahnen werden schon wegen der Veränderung in den Entfernungen durch Einführung der Neumeilen eine Abänderung erfahren müssen.

Eine andere Nebengebühr ist diejenige, welche für die Ausfüllung oder bei dem Verkaufe von Frachtbriefen erhoben wird. Letztere Beträge erheben gewöhnlich die Stationskassen, welche überhaupt die geldwerthen Drucksachen zu verkaufen haben. Die Versender der Güter können ihre eigenen Frachtbriefformulare haben, und viele Handlungshäuser lassen solche mit ihrer Firma versehen anfertigen, aber sie müssen der Form und Farbe entsprechen, welche die Eisenbahn-Verwaltungen vorgeschrieben haben, und diesen zur Abstempelung übergeben werden. Die Abstempelung geschieht gewöhnlich gratis, dagegen werden beim Verkaufe der gestempelten Frachtbriefe 2 Pfennige für 1, 1 $^1/_2$ Silbergroschen für 10 und 10 Silbergroschen für 100 Stück erhoben; die Ausfüllung eines Frachtbriefes, das Formular inbegriffen, beträgt 1 Silbergroschen, das Signiren für jedes Collo $^1/_4$ Silbergroschen. Diese entsprechenden Beträge werden in den Theilen von Deutschland, wo die rheinische Währung noch der Einführung eines allgemeinen deutschen Münzsystems harrt, in Kreuzern erhoben.

Für Nachnahmen, das sind Geldbeträge, mit welchen der Aufgeber das Frachtgut belastet, damit der Frachtführer dieselben für ihn von dem Adressaten bei Auslieferung des Gutes einziehe, — wird bei den meisten Bahnen (es ist dies bei der Post-Verwaltung ebenso) ohne Rücksicht darauf, ob dieselben eingelöst werden oder nicht, eine Provision erhoben, welche früher 4 Pfennige, bez. 1 oder 2 Kreuzer betrug, später bei vielen Verwaltungen auf nur 2 Pfennige für jeden angefangenen Thaler herabgesetzt wurde. Als Minimum dieser Gebühr sowie mehrerer der übrigen nach Pfennigen zu berechnenden Gebühren wird 1 Silbergroschen resp. 3—5 Kreuzer erhoben. Sie wurden sonst bei jedem Betrage selbst von 1 Silbergroschen Nachnahme berechnet, dann aber erklärte man die Beträge bis zu 5 Silbergroschen für provisionsfrei; einzelne Verwaltungen behielten aber das alte Princip bei, einige führten es nach kurzer Zeit ganz still wieder ein, obwohl es unbillig erscheint, für 1 Silbergroschen Nachnahme, wie es dort oft geschieht, auch 1 Silbergroschen Provision zu erheben.

Außer der Zollabfertigungsgebühr, welche für Güter mit 6, 4 oder 2 Pfennigen pro Centner erhoben wird, jenachdem das Gut abgeladen werden mußte oder nicht, um der Zollbehörde vorgeführt zu werden, und außer den im nächsten Capitel zu besprechenden Assecuranz-Gebühren ist noch eine Reihe von Beträgen zu erwähnen, welche mit der Bezeichnung als Lager-, Stand-, Reugeld und Gebühr für die Kosten der Vorbereitung des Transports erhoben werden. Die letztere ist zu bezahlen, wenn der Absender, welcher, sobald der Antritt oder die

Fortsetzung des Bahn-Transports durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert wird, nicht gehalten ist, die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten, vom Vertrage zurücktritt. Fällt der Eisenbahn kein Verschulden zur Last, so muß er wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transports und der Kosten der Wiederausladung die Eisenbahn durch eine Gebühr (3 bis 6 Pfennige pro Centner) entschädigen und für die etwa schon zurückgelegte Strecke des Transports die Fracht bezahlen. Wer ohne diese Veranlassungen die aufgegebenen Güter aus den Lageräumen zurücknimmt, oder die angekommenen innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht abnimmt, hat ein Lagergeld zu bezahlen, das sich, pro Tag und Centner berechnet, je nach der Lagerung auf dem Güterboden oder im Freien auf 6, 4, 2 Pfennige, bei gewissen Gütern wie Kohlen, Cokes, Lehm, Holz u. s. w. auf 1 Pfennig stellt. Beim Reisegepäck beträgt das Lagergeld für jede angefangenen 5 Pfund und jeden angefangenen Tag 1 Pfennig, dagegen bei Equipagen pro Stunde 5 Silbergroschen.

Verlangt der Absender eines Gutes die Zurückgabe desselben auf einer Zwischenstation und geht die Verwaltung darauf ein, was wohl in den meisten Fällen erfolgt, da dann der Absender triftige Gründe zu anderweitiger Disposition haben muß, so hat dieser neben der tarifmäßigen Fracht für die von dem Gute zurückgelegte Strecke auch ein Reugeld zu zahlen, welches auf den meisten Bahnen 1 Silbergroschen pro Centner bis höchstens zum halben Betrage der Fracht für die von dem Gute nicht zurückgelegte Strecke beträgt. Man hat hierbei berücksichtigt, daß pecuniäre und Creditverhältnisse den Versender leicht zwingen können, telegraphisch nach einer Zwischenstation den Auftrag zur Rückhaltung des Gutes zu geben, wenn er z. B. als Lieferant nach Abgang der Sendung erfahren hat, daß der Empfänger dem Fallissement nahe steht, oder ihm frühere fällige Saldi in der Zwischenzeit verweigert hat. Die Expeditionen haben für solche Fälle ganz besondere Verhaltungsvorschriften zu beobachten, welche sich namentlich auf die Prüfung der Legitimation des Telegraphirenden zum Zwecke anderer Disposition beziehen und die wirkliche Absicht des Versenders des Gutes feststellen. Es kommt aus denselben Gründen vor und ist nach den Bestimmungen auch gestattet, daß selbst am Bestimmungsorte das angekommene Gut einem andern Empfänger als dem eigentlichen Adressaten durch Ordre des Versenders verabfolgt wird, sobald jenem der Frachtbrief noch nicht eingehändigt ist, denn in diesem Falle hat der Adressat auch das Gut zu empfangen.

Unter der Bezeichnung Standgeld werden andere Beträge erhoben,

wenn die zur Verladung gestellten Wagen nicht in der vorgeschriebenen Zeit (meistens 24 Stunden) beladen oder bei nach und nach stattfindender Auflieferung nicht vollständig beladen werden, oder wenn beladen angekommene Wagen länger als die Bestimmungen einer Station es gestatten, stehen bleiben, ehe das Gut abgeladen wird. In diesen Fällen wird als Conventionalstrafe ein Standgeld von 6 Pfennigen für jeden angefangenen Tag und Centner der Tragfähigkeit des Wagens erhoben. Die Verwaltung ist im letztern Falle auch zur Entladung auf Kosten des Empfängers (bezüglich Absenders) ohne Uebernahme irgend einer Garantie berechtigt.

Endlich sind als Nebeneinnahmen, welche der Güter-Tarif feststellt, zu erwähnen die Gebühren für Benutzung von bestellten Wagenplänen oder Regendecken, sowie die Berechnung eines Zuschlages zur Fracht, wenn der Absender ausdrücklich bedeckte Wagen für Verladung von Gütern bestellt, welche sonst in offenen Wagen verladen werden würden. Es sind das Einrichtungen zwar erst aus dem letzten Decennium, theils sogar aus den letzten Jahren, aber es ist hier die Berechnungsweise dieser Nebengebühren überhaupt bis in die neueste Zeit erklärt, deshalb geschieht auch dieser Bestimmungen an derselben Stelle Erwähnung. Für die Benutzung der Regendecken, deren Hergabe übrigens auch den Versendern gestattet ist, wird eine Miethe von 15 Silbergroschen für jede angefangenen 25 Meilen der Beförderungsstrecke berechnet; geht das Gut in demselben Wagen und mit derselben Decke auf eine Nachbarbahn über, so wird die auf dieser zu durchlaufende Meilenzahl hinzugerechnet, die Miethe gebührt aber für die ganze Strecke der Versandtbahn, deren Eigenthum die Decke ist. Für die verlangte Gestellung eines bedeckten Wagens kommt ein Zuschlag von $33\frac{1}{3}$ Procent des tarifmäßigen Frachtbetrages zum Ansatz, und zwar nur für die Versandtbahn, wenn die Bahn, auf welche der Wagen übergeht, nicht dieselben Bestimmungen hat.

Gar keine Berechnung erfolgt, laut den Vorschriften für fast alle Bahnen, für die irrthümlich nach einer falschen Station gekommenen, verfahrenen Güter, wenn sie den Stationen, wohin sie gehören, übersandt werden. Außerdem sind noch die zum Betriebe nothwendigen Utensilien, die Inventarienstücke, Mobilien, Bedürfnisse und Materialien für die Büreau's und Expeditionen der Eisenbahnstrecke, sowie die zur Ausbesserung und Instandhaltung der Bahn und Betriebsmittel erforderlichen Gegenstände frachtfrei; endlich ist auch der Transport des Mobiliars versetzter Beamten kostenfrei.

Ueber das Reglement bezüglich des Transports von Militär, Mi-

litär=Effecten und sonstigen Armee=Bedürfnissen wird, wie schon bemerkt, in einem besondern Kapitel die Rede sein.

### 16. Betriebs=Reglements. Versicherungs= und Entschädigungswesen.

Neben den Tarifen, welche für jedermann käuflich zu haben sind und nach denen das Publikum selbst die Berechnungen der Fracht und Nebenbeträge prüfen kann, worüber ihm aber auch die Güterexpeditionen jederzeit Auskunft ertheilen und zu ertheilen verpflichtet sind, sind Betriebsreglements besonders im Interesse des reisenden und Güter versendenden Publikums herausgegeben, welche über alle im Verkehr vorkommenden Fragen in Betreff der Benutzung aller Verkehrs=Einrichtungen der Bahnen specielle Mittheilungen geben. In dem früher erwähnten Reglement für den Vereins=Verkehr auf den Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen hatten sich die Verwaltungen zur Innehaltung der darin gegebenen Vorschriften geeinigt. Die Staatsregierungen nahmen, nachdem bereits alle Staats= und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnverwaltungen dem Verein beigetreten waren, das Reglement zur Grundlage von ausführlicheren Reglements, in denen alle allgemeinen Bestimmungen für die Beförderung aufgenommen wurden, die dann bei jeder Verwaltung als maßgebend anerkannt, nur mit Specialergänzungen versehen wurden, welche zu erlassen ihnen gestattet war, so lange sie nicht den allgemeinen Bestimmungen widersprächen. Solche werden gewöhnlich mit anderer (lateinischer) Schrift eingedruckt. So entstand das im Bundesgesetzblatte durch Bekanntmachung des norddeutschen Bundeskanzlers vom 10. Juni 1870 veröffentlichte Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde, welches vom 1. October 1870 ab auf sämmtlichen Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde im Local= und Verbandverkehr, sowie im Verkehr von Bahn zu Bahn zur Anwendung kam. Dasselbe gilt nicht nur für Transporte, deren Abgangs= und Bestimmungsstation innerhalb des Norddeutschen Bundesgebiets liegen, sondern auch für Sendungen, welche sich über das Bundesgebiet hinaus bewegen, sobald nicht besondere Reglements mit den bezüglichen Norddeutschen Eisenbahn=Verwaltungen vorher vereinbart worden sind. Das Reglement ist dem älteren nachgebildet und enthält die Nachtrags= und Zusatzbestimmungen desselben. An neueren Vorschriften sind besonders mehrere Specialbestimmungen in das Reglement aufgenommen worden, z. B. die Ausdehnung der Fristen für den Billet= und Gepäck=Expeditionsdienst und die Oeffnung der Wartesäle u. s. w.; überhaupt mehrfache Vergünstigungen für das rei=

sende Publikum und bei Güterbeförderungen; es ist über die letzteren beim Expeditionsdienst bereits gesprochen worden, und der Hauptinhalt wurde bei Besprechung des deutschen Vereinsreglements angegeben.

Unter allen diesen Bestimmungen, welche zum Theil nothwendige Formalitäten zur Sicherung des Verkehres sowie der Beamten und des Publikums und deren gegenseitiger Stellung enthalten, sind mehrere Punkte von besonderem Werthe, insofern sie über die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltungen für Personen und deren Eigenthum, sowie die Entschädigung der Beschädigten und des verloren gegangenen oder zerstörten Gutes handeln. In diesen Beziehungen ist mit der Zeit ein großer Fortschritt gemacht worden, das Publikum ist nach und nach in seinen berechtigten Ansprüchen auf Schadloshaltung befriedigt worden und die Angelegenheit hat mit einem im Laufe dieses Jahres vom Reichstage genehmigten Gesetze einen gewissen Abschluß erlangt, insofern die Entschädigungspflicht der Eisenbahnverwaltungen, welche sich lange Zeit nur auf Eigenthumsrechte des Publikums beschränkte, dadurch auch auf die Personen übergegangen oder vielmehr, da diese Pflicht schon vorhanden war, erst präciser und ausführbar gemacht worden ist. Der § 25 des Eisenbahn-Gesetzes hatte die Gesellschaften zum Ersatze für allen Schaden verpflichtet, welcher bei Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht u. s. w. Die Eisenbahnverwaltungen hatten also z. B. den Schaden öfters zu bezahlen, welchen die Funken der Locomotive an der Bahn in Wald und Feld anrichteten. Sie traten ein für Verluste oder Beschädigungen an Reisegepäck und Gütern bis zu einem gewissen Procentsatze nach dem Gewicht oder nach dem Frachtbetrage, also mit 1 Thaler, später mit 2 Thaler für das Pfund Reisegepäck, mit 300 Thalern für eine Equipage, mit 150 Thalern für ein Pferd, mit 70 Thalern für einen Mastochsen u. s. w., mit 2 Thaler für einen Hund und endlich mit höchstens 20 Thalern für einen Centner Frachtgut, je nach dem von dem Beschädigten nachzuweisenden gemeinen Handelswerthe oder in Ermangelung eines solchen nach dem gemeinen Werthe, welchen Güter gleicher Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben würden, aber nach Abzug der in Folge des Verlustes etwa ersparten Zölle, Frachten und Unkosten.

Eine höhere Entschädigung wird in Folge besonderer Verabredung gewährt; dieselbe erfolgt durch Declaration des Werthes im Frachtbriefe und durch Berechnung eines Frachtzuschlages. Es wurde ausdrücklich

bestimmt, daß der Werth bei der Aufgabe des Gutes genau angegeben sei, wobei es auch zulässig war, daß, wenn mehrere Colli waren, der Werth jedes einzelnen declarirt werde. Auch in der Berechnungsweise dieser Beträge sind bedeutende Aenderungen eingetreten, insofern ganz andere Grundsätze für dieselbe aufgestellt wurden.

Man erhob für Güter mehrere Decennien lang für jede 100 Thlr. pro Centner declarirten Werthes, geringere Beträge für volle 100 Thlr. gerechnet, 2 Procent der Fracht, bei voluminösen und Eilgütern jedoch nur von der Normalfracht; dabei wurde jeder angefangene $^1/_{10}$ Thlr. der Fracht für ein volles Zehntel, beim Zuschlage jeder angefangene Pfennig für voll gerechnet. Bei Versicherung von Reisegepäck und Equipagen wurde 1 Pfennig, für Vieh $^1/_2$ Pfennig pro Meile und jede angefangenen 100 Thlr. gezahlt, wobei als Mindestbetrag für jeden Gepäck- oder Equipagentransportschein oder Viehzettel 3 Sgr., bei den Güterfrachten 1 Sgr. respective 3 bis 9 Kr. berechnet wurden. Diese Mindestbeträge sind im letzten Decennium mit Ausnahme derjenigen für Reisegepäck, für welches 2 Sgr. Versicherungsprämie zu zahlen sind, für alles Uebrige auf 1 Sgr. festgesetzt. Damit hing auch die anderweitige Berechnung der Beträge selbst zusammen, welche nach Uebereinkommen der Mitglieder des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen im letzten Decennium eingeführt wurde. Noch im Jahre 1862 waren die Grundsätze zwischen denselben nicht vereinbart, aber in den nächsten Jahren wurden dieselben allgemein, wie folgt, angenommen und auch im Reglement von 1865 veröffentlicht. Man rechnete jetzt stets für jede angefangenen 20 Meilen 2 pro Mille der declarirten Summen für Reisegepäck, 1 pro Mille für Equipagen und Vieh, und $^1/_{10}$ pro Mille der declarirten Werthssumme für Güter. Dieses Verfahren hat sich bald bei den meisten Bahnen eingebürgert und es wurde nun auch, da es bedeutend billiger kam, als die frühere Berechnung, und die Prämie in einem richtigeren Verhältniß zu dem Werthgegenstande stand, vielfach vom Publikum benutzt, da es eine verhältnißmäßig geringe Ausgabe veranlaßte, die oft nicht über 1 bis 2 Sgr., den Minimalbeträgen der Assecuranzprämie, hinausging, wenn sie auch bei bedeutend hohen Werthsangaben mitunter mehrere Thaler beträgt. Eine Rückversicherung der Eisenbahnverwaltung bei andern Versicherungsanstalten findet nicht statt, sondern die Ersatz- oder Entschädigungsansprüche, welche hier eben nur auf einen oder mehrere Tage sich erstrecken und nach kurzer Zeit erlöschen, wurden, sobald sie durch Verluste herbeigeführt waren, aus den Betriebsmitteln der Verwaltung gezahlt. Wir haben in keinem der durchgesehenen Jahresberichte eine Zusammenstellung der für Versicherung

erhobenen Beträge und denen gegenüber der für Verluste gezahlten Entschädigungen gefunden.

Die Betriebsreglements enthalten Bestimmungen über den Umfang und die Zeitdauer der Haftpflicht. Dieselbe dauert von der Empfangnahme des Gutes bis zur Ablieferung an den Empfänger oder an Packhöfe, Lagerhäuser u. dgl., aber als in Verlust gerathen gilt das Reisegepäck erst nach 8 Tagen, Frachtgüter nach 4 Wochen; die Ansprüche wegen Verlusts oder Beschädigung erlöschen nach einem Jahre. In letzter Zeit traten hierzu noch mehrere Ergänzungen, von denen die eine bestimmte, daß durch die Zahlung der Entschädigungssumme und deren rückhaltlose Annahme das Gut, wenn es später noch aufgefunden wird, in das Eigenthum der Eisenbahnverwaltung übergeht, aber durch Rückerstattung der gezahlten Summe vom Besitzer binnen 4 Wochen nach erhaltener Nachricht wieder erworben werden kann. Die Haftpflicht wird jedoch nicht auf alle Güter und nicht gleichmäßig für alle übernommen, einige Güter sind gänzlich ausgeschlossen davon, für andere wird nur unter gewissen Bedingungen und Beschränkungen garantirt. Der erste Fall tritt ein bei Gütern, welche dem Bruch, wie Möbels, Glas; bei andern, welche leicht entzündlich, wie Schwefelsäure, oder welche dem Verderben durch Frost und Hitze, dem Einrosten oder einem Gewichtsverluste ausgesetzt sind, wie Südfrüchte, frische und gesalzene Fische. Die Haftpflicht erstreckt sich nicht auf diejenigen Güter, welche in unbedeckten Wagen transportirt werden können und dadurch zu Schaden kommen; der Versender kann sich dagegen durch Decken oder Bestellung bedeckter Wagen sichern; ferner bei mangelhafter Verpackung oder Verladung Seitens des Absenders. Weist jedoch der Empfänger oder Absender nach, daß der Schaden durch die Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist, so hören diese Befreiungen auf. Sie läßt sich deshalb in mehreren der aufgeführten Fälle Reverse des Absenders ausstellen, nach denen dieser z. B. die mangelhafte Verpackung anerkennt und auf Schadloshaltung bei Beschädigung verzichtet. Dagegen erstreckt sich die Haftung für Feuersgefahr allgemein auf alle Gegenstände der Güterbeförderung, mit Ausnahme der Selbstentzündung des Gutes. Gewichtsdefecte werden nicht vergütet, wenn sie als durch natürlichen Abgang entstanden anzusehen sind, wenn das Gut nicht gehörig verschlossen, und wenn sie bei trockenen Gütern nicht mehr als 1 Procent, bei nassen nicht mehr als 2 Procent des aufgegebenen Gewichts betragen und nicht eine Beraubung oder ein Verschulden der Eisenbahnverwaltung nachgewiesen wird. Von diesen Gütern wird eine ganze Reihe trockener und nasser speciell angegeben. Vergleicht man die Bestimmun-

gen in den Reglements der verschiedenen Jahrzehnte, so findet man bald heraus, welche Fortschritte an Präcision sie mit der Zeit gemacht haben, und wie diesem Gegenstande von den Eisenbahndirectionen und dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, sowie auch von den Staatsregierungen alle Aufmerksamkeit fortdauernd gewidmet wurde, um die Anforderungen des Publikums, der Reise- und Handelswelt möglichst zu berücksichtigen und das Interesse dieser wie der Eisenbahnverwaltungen sicher zu stellen.

Lange währte es jedoch, ehe auch für die Lieferungsfristen der Geldwerth einer ähnlichen Haftpflicht eingeführt wurde. Die Verwaltungen publicirten in ihren Tarifen und Betriebsreglements wohl die Lieferfristen, aber das Publikum konnte keinen Ersatz verlangen, oder eine Entschädigung für Verluste, die ihm bei späterer Lieferung entstanden waren. Die Einrichtung der Haftpflicht für die Lieferungsfrist bahnte sich erst im Anfange des siebenten Jahrzehnts an und trat unter folgenden Bedingungen ins Leben. Jede Bahn publicirt Lieferungsfristen und haftet für den Schaden, welcher durch deren Versäumung entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können. Die Lieferfristen werden getrennt für Eilgüter und gewöhnliche Frachtgüter angegeben; durch Zusammenrechnung der Lieferfristen der einzelnen bei dem Transporte betheiligten Bahnen ergiebt sich die Lieferungszeit für die ganze Transportstrecke, wenn das Gut über mehrere Bahnen verschiedener Verwaltungen geht. Sie beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger wenigstens schriftlich avisirt ist. Für die Dauer steueramtlicher Abfertigung ruht der Lauf der Lieferfrist (eigentlich müßte während dieser Zeit auch die Steuerbehörde die Haftpflicht für eine gewisse Abfertigungszeit übernehmen); sonst beträgt die Lieferfrist gewöhnlich auf 20 Meilen 2 Tage und für jede folgenden 20 Meilen einen Tag, für Eilgüter bis zu 20 Meilen 24 Stunden, bei größeren Entfernungen für je angefangene 20 Meilen 12 Stunden mehr. Dazu werden aber noch unter gewissen Bedingungen Extrafristen gewährt. Wird beim Empfange des Gutes die Fracht gezahlt, so erlöschen alle Ansprüche aus Versäumung der Lieferungsfrist, andern Falles erst nach einem Jahre.

Der von der Eisenbahn zu leistende Ersatz des nachzuweisenden Schadens soll, im Falle die Versäumniß nicht mehr als 24 Stunden beträgt, den Betrag der halben Fracht, und im Falle längerer Versäumniß als 24 Stunden, den Betrag der ganzen Fracht nicht über-

steigen. Es kann jedoch auch hier ein bestimmter Betrag des Interesses der rechtzeitigen Lieferung bei der Aufgabe des Gutes declarirt werden; derselbe muß mit Buchstaben in den Frachtbrief eingetragen werden. In solchen Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, der für je 3 Thlr. der declarirten Summe auf die ersten 20 Meilen $^1/_{12}$, für die folgenden 30 Meilen $^1/_{24}$ und für jede dann folgenden angefangenen 50 Meilen noch $^1/_{24}$ Sgr. nicht übersteigen darf.

Die deutschen Eisenbahnverwaltungen sind darin übereingekommen, daß für Schäden an Gütern, welche von Bahn zu Bahn befördert werden, wenn nicht ermittelt wird, welcher Eisenbahn die Ursache des Schadens zur Last fällt, sämmtliche der Entdeckung des Schadens vorangehende Eisenbahnverwaltungen pro rata ihrer Fracht haften; ausgenommen Schäden, welche durch Brand entstehen. Jedoch Entschädigungsansprüche wegen verzögerter Lieferung haben lediglich die Verwaltungen zu vertreten, welche an der Verzögerung Schuld sind, sie müssen auch die Nachtheile ersetzen, welche anderen Verwaltungen in ihrem Verhältnisse zu Versender oder Empfänger erlitten haben. Etwaige Streitigkeiten oder Differenzen werden schiedsrichterlich entschieden.

Zu den von den Eisenbahnverwaltungen selbst eingerichteten besonderen Versicherungen und übernommenen Haftpflichten, die durch möglichst billige Prämiensätze dem Publikum sehr erleichtert wurden, fehlte bis in die neueste Zeit, — erst diese brachte auch in dieser Frage die Entscheidung, — eine gesetzlich präcisirte Verpflichtung zur Ausführung des im Eisenbahngesetze angedeuteten Schadenersatzes für Personen, also der Körperverletzung und deren Folgen und Tödtung. In dem Kapitel über die neuesten Einrichtungen und Gesetze wird dies näher erörtert werden. In Folge des früher vielfach gefühlten Mangels besonderer Bestimmungen bildeten sich, allerdings auch erst in den letzten zehn Jahren, Gesellschaften, welche eine Versicherung annahmen zur Zahlung von Entschädigungen bei Verlust des Lebens auf der Eisenbahn an die Angehörigen des Reisenden, oder bei Körperverletzungen und Beschädigungen aller Art, ganz in der Form der übrigen Lebens- und Rentenversicherungs-Societäten. Es ist natürlich, daß auch diese wie jene recht gute Geschäfte machten, da einmal die Aengstlichkeit vieler Personen, welche öfters oder selbst nur mitunter auf der Eisenbahn fuhren, dadurch einigermaßen beseitigt wurde, daß sie wußten, im Falle eines Unglücks sei für sie und die Ihrigen gesorgt, andererseits aber gerade in Deutschland größere Unglücksfälle zu den Seltenheiten gehörten, weil der Betrieb ein wohl geordneter und das Bahn- und Zugpersonal im allgemeinen ein besseres und, soweit nicht seine Kräfte aus unangebrachter

Sparsamkeit überspannt wurden, viel verlaßbareres ist, als in manchen anderen Ländern. Es ist sogar aufopferungsfähig zu nennen, wie das Beispiel in neuester Zeit in dem rühmlichen Verhalten eines Locomotivführers der preußischen Ostbahn gegeben ist, welcher sein Leben preisgab, dadurch aber den ganzen Schnellzug vor der höchsten Gefahr bewahrte; er verunglückte allein und starb nach langen Wochen und unsäglichen Leiden und Schmerzen in Königsberg. —

Wir haben uns über alle diese Verhältnisse ausführlich ausgesprochen, weil wir sie namentlich in ihrem Zusammenhange als den Gesammtbegriff des Eisenbahnwesens ansehen und nicht in dieser Weise als allgemein bekannt voraussetzen konnten. Auch wird die Fortsetzung unserer Geschichte vielfach darauf zurückkommen und Bezug nehmen, wenn es sich um Beschreibung von Erweiterungen, Fortschritten oder ereignißreichen Zeiten handeln wird.

# IV. Abtheilung.

## Dritte Periode von 1848 bis gegen das Jahr 1860. Erweiterung des Eisenbahnnetzes; Anschlüsse, Staatsbauten, Staatsverwaltung.

---

### 17. Charakter der Periode. Weitere Eisenbahnanlagen. Verbindungen. Kohlenförderung.

Die vorhergehende Periode dieser Geschichte fand, wie wir gesehen haben, durch die eintretenden politischen Kämpfe, welche alle Theile Deutschlands in Mitleidenschaft zogen, einen fast gewaltsamen Abschluß, der sich bald mehr, bald weniger fühlbar machte, dessen ungünstiger Einfluß sich indeß bei einigen Unternehmungen nur auf kurze Zeit ausdehnte, da deren Lebensfähigkeit eine so kräftige und eine so unerschütterliche war, daß sie ungeachtet aller schlimmen Ereignisse an Umfang gewannen. Bei mehreren Unternehmen war ein langsames Vorwärtsschreiten der Entwickelung nicht zu verkennen, bei anderen trat vollständiger Stillstand ein. Die nach und nach wiederkehrende Ruhe brachte die Speculation wieder in Fluß, selbst die eintretende Reaction erweckte bei einem großen Theile der Handelswelt die Hoffnung auf bessere Zustände. Wie die Börse in ihren Bewegungen durch die Aufstände in Baden und Sachsen stark gestört, durch deren Unterdrückung zwar wieder vertrauensvoll geworden, aber oft durch die geringste Erscheinung in der politischen Welt, durch Kriegsbefürchtungen, durch die Krankheit oder den Tod eines Monarchen und dergleichen sich hinreißen und erschüttern ließ und wie eine Magnetnadel in Schwankungen versetzt wurde, so war es mit dem Unternehmungsgeist in Bezug auf Bauten und andere Speculationen, deren Papiere an der Börse versilbert werden sollten. Bei der Börse und in der Handelswelt ist das Losungswort: Ruhe!

In Oesterreich wußte Minister Bruck durch Concessionen zu Eisenbahnbauten dem Speculationsgeist neue Nahrung zu geben, wie derselbe überhaupt bemüht war, den österreichischen Handel in aller Art zu unterstützen, und dadurch auch dem Staate neue Einnahmequellen zu verschaffen. Was in Sachsen längst geschehen war und in Preußen seit mehr denn einem Decennium zur Förderung des Eisenbahnwesens durch eine milde Praxis in Auslegung des Eisenbahngesetzes geschah, wurde dort erst jetzt mehr ins Werk gesetzt, nur in einer gewissen Richtung konnte man sich noch nicht entschließen, demselben Vorschub zu leisten. Es wird das sogleich erörtert werden.

Der Charakter dieser neuen Periode prägt sich besonders in drei Richtungen aus. Den bis zum Ende der vorigen und Anfangs dieser erbauten und in Betrieb gesetzten Bahnen fehlten vielfach noch die Verbindungen untereinander, und wo dies nicht bald im Anfange möglich oder nicht in Aussicht genommen worden war, da suchte man jetzt der Nothwendigkeit zu folgen und diese Verbindungen zu schaffen. Das Bedürfniß mochte sich bei dem steigenden Verkehre erst mehr herausgestellt haben, auch die einzelnen Provinzen und Landestheile in Zusammenhang zu bringen. Während man aber schon in den letzten vierziger und ersten fünfziger Jahren in Nord- und Süddeutschland diese Verbindungen zwischen beiden Theilen suchte, vermied Oesterreich die Abschlüsse an jene Länder zu vermehren, war nur gegen Bayern zu Vorbereitungen eines Anschlusses zu bewegen, entschloß sich aber erst in den letzten fünfziger und ersten sechsziger Jahren, dann aber aus besonderen politischen Gründen, zu einer weiteren derartigen Concession. Nach Sachsen selbst war es nur mit Zögern an einen Anschluß herangetreten und dieser blieb sehr lange Zeit der einzige, bis im Jahre 1859 endlich die Verbindung über Reichenberg zu Stande kam. Wenige Bahnen waren in der Lage keiner Eisenbahn-Anschlüsse vorläufig zu bedürfen, wie die Nürnberg-Fürther und die im Jahre 1846 eröffnete Eisenbahn zwischen Kottbus und dem Schwielochsee, wo die Spree anfängt schiffbar zu werden und nun den Güterverkehr fortsetzte.

Ein zweites charakteristisches Merkmal ist der lediglich den Eisenbahnen unmittelbar zu verdankende große Erfolg der Ausbeutung der Kohlenbecken durch die Vollendung mehrerer Eisenbahnen, welche für die Massen der „schwarzen Diamanten" die Abfuhr und den Verschleiß derselben vermittelten, deren Verbrauch mit jedem Jahr durch Verwendung in Fabriken und Wohnungen sowie zum Selbstbedarf des Betriebes der Eisenbahnen überall zunahm und die an so manchen Orten andere Brennmaterialien von geringerem Werthe und schlechterer Beschaffenheit,

wie den Torf, beseitigten, obwohl dieser billiger war, andrerseits das Holz ersetzen ließen, dessen Preise in vielen Gegenden Deutschlands von Jahr zu Jahr stiegen. Hierzu kamen gegen Ende der Periode auch noch die Bauten der Eisenbahnstrecken nach den großen Salzlagern in der Provinz Sachsen, wo bedeutende chemische Fabriken entstanden waren, seitdem jene bergmännisch abgebaut wurden, und so bedeutende Quantitäten an verschiedenen Gattungen Salz gewonnen wurden, daß sie die Einfuhr außerdeutschen Salzes zum Theil nicht nur überflüssig machten, sondern noch das Anerbieten an Oesterreich ermöglichten, Salz zu liefern, als die Saline in Wieliczka vor wenigen Jahren durch eindringende Wasserfluthen dem Untergange nahe gebracht worden war.

Die dritte Richtung, nach welcher sich der gegenwärtige Abschnitt auszeichnet, betrifft die Thätigkeit der Staatsregierungen, welche während desselben entweder die Verwaltung bestehender Bahnen übernehmen, wozu in der vorhergehenden Periode mehrfach bereits der Grund gelegt worden war, oder aus verschiedenen Ursachen, die noch näher zu erörtern sind, selbst Bahneu auf Staatskosten zu bauen anfangen oder das begonnene Netz weiter fortzusetzen. Das umgekehrte Verhältniß zeigt sich in Bayern, wo Ende der Periode, nachdem bisher allein der Staat gebaut hatte, auch Privatbahnen concessionirt wurden. Diese Merkmale werden in den folgenden Auseinandersetzungen deutlich hervortreten; keines derselben war der früheren Periode eigen, alle üben ihre Wirkungen, welche sich in der gegenwärtigen ausgeprägt zeigen und auf einander einwirken, bis auf die spätere und ununterbrochen bis in die neuste und künftige Zeit in der bedeutsamsten Weise aus.

Wir sahen bisher, daß es zunächst die Residenzen, die Meß- und Handelsstädte, die Hafenplätze waren, welche die ersten Bahnen erhielten; damit hatte sich zugleich das Streben kundgegeben, die Provinzen mit der Hauptstadt zu verbinden, demnächst der Montan- und der Hütten-Industrie Absatzwege zu schaffen und zuletzt war man daran gegangen, die ersten Verbindungen zwischen den vorhandenen Bahnen herzustellen oder vorzubereiten. Noch im Jahre 1848 war eine solche durch Fortführung der Wilhelmsbahn zum Anschlusse an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und zur Vermitelung des Verkehrs nach Oesterreich geschaffen worden. Dieser Anschluß bei Oderberg bildete in den ersten Jahren für den österreichischen Staat die Verbindung über Kosel und Myslowitz nach Krakau, weshalb die jenseitige Regierung auch leichter ausnahmsweise schon damals zu directem Verkehr bereit war, und verschaffte durch die massenhaften Transporte namentlich zur Zeit der Rü-

stungen Oesterreichs in Galizien 1854 und 1855, der Wilhelmsbahn einen besonderen Aufschwung. Als jedoch die Nordbahn durch den Bau von Oderberg über Dziedit und Oswięcim nach Trzebinia den Anschluß in Oesterreich selbst nach Krakau geschaffen und im März 1856 eröffnet hatte, wurde dadurch die Wilhelmsbahn so stark beeinträchtigt, daß während für 1855 16 Procent Dividende gezahlt worden waren, in den nächsten beiden Jahren gar keine Dividende vertheilt werden konnte. Sie hatte sich zwar bereits durch den Bau und die im Jahre 1856 erfolgte Eröffnung der Zweigbahnen nach Leobschütz auf der einen, nach den in ihrem Bereiche liegenden Kohlengruben bis Nikolai auf der andern Seite neue Einnahmequellen zu verschaffen gesucht, dieselben flossen aber nicht bald in dem gewünschten Maße. Dazu kamen noch andere Störungen, wie das Aufhören oder die Stockungen der Getreide-Transporte aus Ungarn und der Einsturz eines Tunnels bei Czernitz.

Jemehr Bahnen gebaut wurden, desto weniger reichten ihre bis dahin etwa bestehenden Verbindungen aus. Sollten die Massengüter am Ende einer Bahn auf der Achse mit doppelter Umladung nach dem Anfangspunkte einer Nachbarbahn befördert werden, dann geschah dies mit bedeutendem Zeitverluste, auch konnte der Bedarf nicht befriedigt werden. So entstanden zuerst die Verbindungsbahnen in den großen Städten. Eine der ersten ist die bereits erwähnte in Breslau, welche zwischen der Oberschlesischen und Niederschlesisch-Märkischen Bahn zunächst zum Gütertransport, erst später zur Personenbeförderung benutzt und zwar mit Pferden betrieben wurde. Sobald sie 1850 mit Locomotiven befahren werden konnte, führte sie sofort auch den directen Kohlenverkehr herbei, der wie überhaupt die Berg- und Hütten-Industrie in Oberschlesien von da ab einen immensen Aufschwung nahm. — Im nächsten Jahre 1851, demselben, da die Fortsetzung der 1847 von Hagenow bis Schwerin begonnenen Mecklenburgischen Bahn bis Rostock fertig wurde, wird in Berlin am 15. October die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen eröffnet, welche sich um die Hälfte der Stadt herumzog. Ebenso finden sich in Leipzig in demselben Jahre und am 19. April 1852 auch in Dresden ähnliche Verbindungen der Bahnhöfe, welche zum Theil in den entgegengesetzten Punkten dieser Städte liegen. Es entsteht bei letzterer die große neue Eisenbahnbrücke über die Elbe, auf welche zugleich für den Verkehr von anderem Fuhrwerk und für Fußgänger eine geeignete breite Straße hergestellt wird, da die alte große Brücke als die einzige nicht mehr ausreichte. Dagegen wurde die große Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen Köln und Deutz

erst Ende 1859 dem Betriebe übergeben, während in Wien eine Verbindungsbahn noch viel später hergestellt wurde.

Zu solchen Verbindungen sind auch Bauten zu rechnen, welche diejenigen Etablissements den Bahnen näher führten, wie Gruben, Eisen- und Zinkhütten, deren Producte ihnen die Güter zur Beförderung verschafften. So beschloß das Directorium der Oberschlesischen Bahn eine schmalspurige Bahn in Oberschlesien zu bauen, welche den Transport von Kohlen, Erzen und Metallen zwischen Hütten und Gruben vermitteln und deren Producte mehreren Stationen der Hauptbahn zuführen sollte. Die Gesammtlänge dieser schmalspurigen Zweigbahn beträgt außer den von den Hütten und Gruben noch besonders angelegten Strängen 12 Meilen, welche in den Jahren 1854 und 1855 entstanden und zuerst mit Pferden, dann einige Jahre lang auf den Hauptstrecken mit kleinen Tendermaschinen, auch Gebirgslocomotiven genannt, die man aus Oesterreich bezogen, befahren wurden. Diese Zweigbahn hat an einzelnen Stellen besonders starke Steigungen (1: 50 und 60) und es kam nicht selten vor, daß die Locomotive dort mit einem schweren Zuge bergab mit vollem Dampfe fahren mußte, um auf der andern Seite die Steigung hinaufkommen zu können. Der Verfasser hat selbst diese Fahrt am Lohnzahlungstage mit seiner Kasse mitgemacht und zwar entweder in einem leeren Kohlenwagen, der als Packwagen benutzt wurde, oder auch auf der Locomotive, wo allerdings der Raum sehr beschränkt war. Man zog aber diese Stelle öfters vor, da die bedeckten Packwagen welche einen Schaffnersitz enthielten, wegen ihrer Leichtigkeit mitunter aus den Schienen sprangen. Die Locomotiven sind seit 1860 bereits abgeschafft, weil die Zweigbahn an einen Privat-Unternehmer in Pacht gegeben ist, der sie mit Pferden in Betrieb hat und zwar mit gutem Erfolge. In dieser Weise werden die neuen Unternehmungen zugleich Verbindungen für die bestehenden, sie bestehen selbst und heben dadurch den Verkehr jener, insofern sie ihnen die Ausbeute neuer Productionsquellen zuführen und wieder die Herbeischaffung des Materials vermitteln, dessen die Production zum Schaffen dort bedarf und nun anders woher etwa besser oder billiger beziehen kann. Es wird sich später zeigen, daß man in neuerer Zeit die Absicht hat, ähnliche secundäre Bahnen herzustellen, um den Bahnen ersten Ranges die Güter zu zuführen.

An Verbindungen zwischen mehreren Provinzen oder Landestheilen war bereits die Bahn zwischen Leipzig und Hof hergestellt, welche im Jahr 1848 noch fertig geworden war, als die Mittelbahn einer Linie, von welcher südlich, theils südwestlich die Fortsetzung über Nürnberg und

Augsburg nach dem Bodensee, vom Staate in den Jahren 1844, 1846 bis 1849 gebaut wurde, aber erst 1853 ihren südlichsten Abschluß empfing, während nördlich 1849 durch die Eröffnung der Strecke Magdeburg-Wittenberge der Anschluß an die Berlin-Hamburger Bahn stattfand. Die Linie, welche von den württembergischen Bahnstrecken 1845 zwischen Bruchsal und Friedrichshafen begonnen und 1850 vollendet, durch Hessen bis Frankfurt fortgesetzt wurde, von da über die Main-Weserbahn, 1852 vollständig fertig geworden, nach Kassel fortlief, fand ihren Abschluß und Anschluß in den darauf folgenden Jahren (1853 bis 1856) in der Eisenbahn von Kassel nach Hannover an die bereits seit 1847 fertige hannover'sche Staatsbahnstrecke nach Harburg. Die westfälische Bahn, deren nördlicher Theil, die Verbindung der Köln-Mindener Bahn mit Münster, 1848 schon vollendet war, brachte durch die Fortsetzung von Hamm nach Warburg und durch die Vermittelung der hessischen Nordbahn (Kurfürst Friedrich-Wilhelms-Nordbahn früher) den Anschluß an die Thüringische Eisenbahn, sobald die Strecke von Paderborn (dies war mit Hamm schon 1850 verbunden) auch nach Warburg (1853) vollendet worden war. Die Bergisch-Märkische Bahn vermittelte wieder, wie die westfälische den Anschluß einerseits nach Hessen-Kassel, andrerseits nach dem westlichen Theile der Rheinprovinz bis Aachen. Von da stellte der Bau der Aachen-Mastrichter Bahn die weitere Linie nach Holland her.

Die sächsisch-böhmische Bahn, welche bereits 1848 angefangen war, wurde erst, nachdem wegen des Beginnes der czechischen Bewegung in Böhmen das Fortschreiten des Baues erschwert und verzögert worden war, — eine besondere Geneigtheit Oesterreichs zum Anschluß an Norddeutschland war bekanntlich überhaupt nicht vorhanden, — im April 1851 vollendet, und bildete erst auf Umwegen über Brünn eine Verbindung mit Wien, dagegen führte sie einen regen Verkehr nach und aus dem Norden herbei. Durch die Bahn von Bamberg über Würzburg nach Aschaffenburg verband man die Verkehrslinien der bayerischen Bahn von Hof aus Sachsen nach dem Westen auf Frankfurt und Darmstadt, und durch die Strecke Ulm-Augsburg (später Nördlingen[-]Aalen) nach den württembergischen Linien. Der Bau der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn war 1858 bis Linz vollendet, aber mehrere Jahre vergingen, ehe die Eröffnung der Strecken bis Wels und Passau einerseits und über Salzburg nach Trauenstein andererseits die Verbindung Oesterreichs mit Bayern in dieser Richtung ebenso wie nach Pilsen-Prag zuwegebrachte. Als dies geschah, da walteten bereits andere Verhältnisse und Beweggründe ob, deren Schilderung der nächsten Periode vorbehalten bleibt. In dieselbe fällt auch das Streben, welches gegenwärtig nur in einzel-

nen Fällen bereits zum Vorschein kommt, Abkürzungen gewisser Linien herzustellen, wie einmal schon im Jahre 1848 die Berlin-Anhaltische Bahn durch den Bau der Strecke Jüterbogk-Röderau zur Abkürzung des Weges von Berlin nach Dresden that und zehn Jahre später zur Kürzung der Route Berlin-Leipzig die Bahn über Bitterfeld von Wittenberg nach Leipzig baute. Auch die Herstellung der geraden Linie von Leipzig nach Corbetha an der thüringischen Bahn im Jahre 1856 gehört in die Kategorie dieser Bestrebungen. Eine andere große Linie schuf die Verbindung zwischen Stettin und mittelbar der Ostsee mit dem Großherzogthum Posen und Schlesien, die Eisenbahn von Breslau nach Posen zum Anschlusse an die Stargard-Posener und Berlin-Stargarder Eisenbahn. Die Concession, welche der oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1853 der Staat zum Bau der Breslau-Posener Bahn mit der Seitenlinie von Lissa nach Glogau, die durch die niederschlesische Zweigbahn mit der niederschlesisch-märkischen Bahn verbunden wurde, ertheilt hatte, veranlaßte einen besonderen Vertrag mit dem Staate. Dieser enthielt eine weitere Ausdehnung der Verbindlichkeiten der Eisenbahnverwaltung auf Grund der gewährten bedingten Zinsgarantie, wie sie auch bei mehreren anderen Bahnen in Anspruch genommen wurde. Diese Bestimmungen werden in dem nächsten Kapitel näher auseinander gesetzt werden. Ebenso wird dort der Verbindung deutscher Länder untereinander sowie mit fremden Ländern durch Specialverträge Erwähnung geschehen.

An den bestehenden Bahnen gingen zu gleicher Zeit bedeutende Veränderungen vor, welche zwar neue Geldanforderungen erheischten, aber nicht blos den Verbesserungen in der Technik gerecht wurden, sondern dem gesteigerten Verkehr entsprachen. Dieselben bestehen theils aus Weichenanlagen mitten zwischen Stationen und Haltestellen oder kurzen Bahnstrecken, um Fabrik-Etablissements oder andere gewerbliche, landwirthschaftliche oder berg- und hüttenmännische Anlagen zum Verkehre näher heranzuziehen, theils in Auswechselung neuer gegen alte Schienen mit deren Zubehör, als Schwellen, Stühle und Bettungen, endlich in der Herstellung zweiter und dritter Geleise. So erhielt die niederschlesisch-märkische Eisenbahn im Jahre 1851 neue Geleise, und in den Jahren 1857 bis 59 ein zweites Geleise, so daß in beiden Richtungen zu gleicher Zeit Züge abgelassen werden konnten. Die oberschlesische Bahn bekam im Mai 1853 bereits das Privilegium zur Aufnahme eines Capitals von 6½ Million, aus welchem neben anderen Ausgaben auch die für Legung des zweiten Geleises auf der ganzen Strecke bestritten wurden. Die Rheinische Bahn legte das zweite Geleise 1856, wogegen die Leipzig-

Dresdener Bahn ein solches schon 1840 baute, die Nürnberg-Fürther Bahn erst 1858, die Taunusbahn-Gesellschaft in demselben Jahre aber den Bau des zweiten Geleises noch ablehnte, um die Rente nicht zu beeinträchtigen. Bei Legung des Doppelgeleises hat es allerdings, da dasselbe durch die vorherige Zunahme des Verkehrs bedingt ist und zugleich eine weitere in Aussicht nimmt, nicht sein Bewenden bei der Herstellung des breiteren Planums und der Schienenstränge, sondern es gehören dazu noch bauliche Anlagen anderer Art, als Erweiterung der Bahnhöfe, Schuppen, Magazine und Ladestellen, ferner die Vermehrung der Betriebsmittel an Wagen und Locomotiven, endlich eine Vermehrung des Beamtenpersonals. Wenn nun selbst eine Menge Ausgaben dadurch entstehen, die eine Geldaufnahme mit den dazu gehörigen Zinsverpflichtungen nothwendig machen, so bedingen sie doch auch die Aussichten auf höhere Einnahmen, wie überall die Erfahrung gezeigt hat. Es ist daher sehr zweifelhaft, ob einem Unternehmen durch eine möglicherweise zur Unzeit angebrachte Sparsamkeit oder Beschränkung neuer Ausgaben gedient wird, gerade wie die Sparsamkeit bei einer den Zeitverhältnissen entsprechenden Erhöhung von Gehältern seines Personals nur einseitig das Interesse eines Unternehmers zu wahren geeignet ist.

Eine der wichtigsten Folgen der Erweiterungen des Eisenbahnnetzes dieser Epoche durch Neubauten und Vergrößerungen, zum Theil durch einzelne derselben speciell hervorgerufen war die Erschließung der Kohlenbecken und Salzlager, an welche sich zu gewissen Zeiten und namentlich gegen Ende dieses Abschnittes noch die Ausdehnung des Getreidetransports anschloß. Wir verstehen unter Erschließung nicht den Beginn der Förderung, sondern die fortschreitend gesteigerte Ausbeutung der Kohlengruben und den zunehmenden und nun selbst Concurrenz machenden Aufschwung der Salzproduction. Es bezieht sich das namentlich auf die Steinkohlengruben Schlesiens und der Rheinprovinz, wie die Braunkohlenbergwerke in der Nähe der österreichischen Bahnen. Die Ruhrkohlen hatten freilich bereits früher ihren bedeutenden Absatz auf dem Rheine stromauf, wie stromab nach Holland gefunden; derselbe erweiterte sich aber durch die nach Ost und Nordost liegenden Bahnen, bis zur Porta westfalica brachte die Kohlen die Köln-Mindener Bahn, von da wurden sie auf Schiffe der Weser nach Bremen verladen, östlich kamen sie eine Zeit lang sogar bis Berlin und fingen an den schlesischen Kohlen Concurrenz zu machen, die sie dort schon von den englischen Kohlen auszuhalten haben, welche über Stettin kommen.

Aber die Saarbrücker Kohlengruben hatten den Eisenbahnen ganz besondere Erfolge zu verdanken. Dieses um seiner Mächtigkeit willen

schon früher von Napoleon III. begehrte Kohlenbecken war auch im letzten Kriege wieder eines der Ziele der Eroberungssucht des französischen Exkaisers, da Frankreich seinen Bedarf an Kohlen selbst nicht decken kann und sehr auf die Lieferungen von dort angewiesen ist. Die Saarbrücker Kohlengruben hatten im Jahre 1815 1 Million Centner gefördert, und nachdem 1816 ein preußisches Bergamt dort eingesetzt worden war, nahm die Förderung bis 1830 um fast 3 Millionen zu, während die Arbeiterzahl von 500 auf 1200 und der Ertrag von 20 auf 196,000 Thaler stieg. Im Jahre 1850 hatte die Förderung 11½ Millionen ergeben, sie war in den letzten zehn Jahren um 4 Millionen höher gegangen. Im November 1850 wurde die Saarbrücker Eisenbahn eröffnet, den Anschluß bei Neunkirchen bildete die pfälzische Ludwigsbahn, im Jahre vorher in Betrieb gesetzt, und nach Westen die französische Ostbahnstrecke Forbach-Frouard, welche gegen Ende 1851 fertig und 1852 im September bis zur preußischen Grenze fortgeführt wurde. Von 14 Millionen Centner im Jahre 1851 stieg in den nächsten vier Jahren bereits die Förderung auf 20 Millionen bei einem Ertrag von fast 1½ Millionen Thaler und einer Arbeiterzahl von 10,000 Köpfen. So nahm die Steigerung weiter zu, das Absatzgebiet nach Frankreich sowie nach der Pfalz und Süddeutschland erweiterten die ferneren Eisenbahnbauten, so daß 1861 fast 50, 1865 57½ und 1869 fast 70 Millionen Centner zu Tage gefördert wurden.

Einen ähnlichen Aufschwung nahmen die Verhältnisse in Schlesiens Bergbau. In Oberschlesien förderte man im Jahre 1822 nur 1 Million Tonnen (die Tonne zu verschiedenen Zeiten zu 3½, zu 4 oder zu 3⅔ Centner gerechnet), wovon nur der geringste Theil per Kahn nach auswärts verfrachtet wurde, da den größeren die bestehenden Hohöfen, Zink- und Eisenhütten in Anspruch nahmen. Ueber acht Millionen Tonnen wurden 1854 gefördert, und die Production stieg im Jahre 1864 auf über 21 und 1868 auf mehr als 29½ Million Tonnen. Nach den Jahresberichten der Oberschlesischen Eisenbahn beförderte dieselbe seit Inbetriebsetzung der Strecke bis Slupna:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| im J. 1847 | 80,599 | Tonnen | | |
| " " 1848 | 148,655 | " | in Proc. gegen das Vorjahr | 84,43 mehr |
| " " 1849 | 279,795 | " | " " " " " " | 88,21 " |
| " " 1850 | 529,533 | " | " " " " " " | 89,25 " |
| " " 1851 | 636,853 | " | " " " " " " | 20,26 " |
| " " 1852 | 1,209,953 | " | " " " " " " | 89,98 " |
| " " 1853 | 1,649,863 | " | " " " " " " | 36,35 " |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| im J. 1854 | 1,887,722 Tonn. | in Proc. gegen das Vorjahr | 14,41 | mehr |
| = = 1855 | 2,077,457 | = = = = = = | 10,05 | = |
| = = 1856 | 2,318,151 | = = = = = = | 11,58 | = |
| = = 1857 | 2,413,841 | = = = = = = | 4,12 | = |
| = = 1858 | 2,517,585 | = = = = = = | 4,29 | = |
| = = 1859 | 1,957,280 | = = = = = = | 22,22 | weniger |
| = = 1860 | 2,481,853 | = = = = = = | 26,68 | mehr. |

Die Abnahme des Verkehrs seit 1854 war die Folge der Einflüsse des Krieges von England, Frankreich, Italien und Türkei gegen Rußland, die sich in Deutschland steigernd bis zum Jahre 1859 geltend machten. Auf die Zunahme der Beförderung waren die Verbindungen zuerst nach der Neisse-Brieger, der Niederschl.-Märkischen Bahn, der Oppeln-Tarnowitzer, nach der Stettiner, der Wilhelmsbahn und Nordbahn sowie nach der Warschau-Wiener Bahn von besonderem Einflusse, obwohl dieselbe auch innerhalb der Provinz nicht gering war. Später traten directe Sendungen nach Hamburg, Magdeburg, Dresden, Leipzig und vielen Zwischenstationen und nach den hannoverschen Bahnen hinzu.

In Niederschlesien war in eben solchem Verhältniß die Förderung der Kohlengruben bei Altwasser und Waldenburg gestiegen, denen nach Eröffnung der Schlesischen Gebirgsbahn (in der späteren Periode) auch die Gruben bei Gottesberg folgten. Es wurden in diesem Revier Niederschlesiens im Jahre 1838 1 Million Tonnen gefördert, im Jahre 1854 2½ Million, 1864 über 5, 1868 etwa 7⅓ Million Tonnen Steinkohlen.

Am 12. Mai 1857 wurde die Zweigbahnstrecke der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn von Schönebeck nach Staßfurt eröffnet, wo seit 1856 dieses bisher größte Steinsalzlager im preußischen Staat bergmännisch abgebaut und durch Dampfmaschinen zu Tage gefördert wird. Es ergab bereits im Jahre 1864 über 2 Millionen Centner Salz, theils Kali- theils Steinsalz; das erstere veranlaßte die Entstehung vieler chemischen Fabriken, welche nun ihre Producte auf der Eisenbahn überallhin verbreiten konnten. Gegen das Ende der gegenwärtigen Periode waren es auch noch die großen Getreide-Transporte, welche die Eisenbahn-Verbindungen im östlichen Deutschland aus Ungarn und Galicien ermöglichten, und wodurch auf den deutschen Bahnen eine große Menge der verschiedenartigsten Getreide-Specialtarife hervorgerufen wurden. Diese Transporte verminderten sich erst, als in mehreren der großen Städte von Speculanten bedeutende Vorräthe aufgespeichert

worden waren, oder die Ernte, wie z. B. an Oelsaaten, in einem der späteren Jahre nicht ergiebig ausfiel.

### 18. Staatsverträge. Staatsbauten und Staatsverwaltungen.

Außer den in einem früheren Kapitel erwähnten bei Gewährung der Zinsgarantie in Anspruch genommenen Vorrechten des Staates waren durch neuere Verträge noch weitere Verpflichtungen von den Privat-Eisenbahnverwaltungen übernommen worden. Aber es war die Aufmerksamkeit des Staates nicht blos auf die Erreichung seines Einflusses auf die Landesverkehrswege unausgesetzt gerichtet, den er sich in solchen Verträgen wahrte und zu erhöhen wußte, sondern auch die Mitwirkung desselben wurde, wenn es zugleich freilich auch sein Interesse erheischte, doch ebenso zum Vortheile der Bahnverwaltungen herbeigeführt, um durch Verträge mit Landestheilen in Deutschland oder anderen Ländern Anschlüsse und somit Absatzwege der Bahnen zu schaffen. Betrachte man die letzteren zuerst.

Einiger Verträge geschah bereits früher Erwähnung, wie beim Bau der Berlin-Hamburger Bahn des Vertrages zwischen den von ihr durchschnittenen oder berührten Landesgebieten der freien Städte Hamburg und Lübeck, Mecklenburgs, Dänemarks und Preußens, und des von den Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Gotha und Kurhessen Ende 1841 abgeschlossenen Staatsvertrages in Betreff des Baus der Thüringischen Eisenbahn, welche zwar Mitte 1847 vollständig in Betrieb kam, aber wegen der geschilderten Verzögerungen des Anschlusses in Kurhessen erst im September 1849 an die Hessische Nordbahn ihren Anschluß fand. Es waren in jener Zeit noch einige andere Verträge und Uebereinkommen abgeschlossen worden, z. B. zwischen Hessen und der freien Stadt Frankfurt wegen der Main-Weserbahn, von Seiten des Königreichs Sachsen mit Preußen betreffs der Verbindung zwischen der Sächsisch-Schlesischen und der Niederschlesisch-Märkischen Bahn, mit Sachsen-Altenburg und Bayern beim Bau der Eisenbahn von Leipzig nach Hof, mit Oesterreich über die Verbindung zwischen Dresden und Prag über Bodenbach, welche, obwohl der Vertrag 1842 abgeschlossen war, erst 9 Jahre nachher ins Leben trat, endlich Seitens Oesterreichs mit Preußen wegen des Anschlusses bei Oderberg. Der Abschluß solcher Verträge war mitunter die Ursache der Verzögerung der Bauten und ihrer Eröffnung, da sie durchaus nicht besonders rasch zu Ende gebracht wurden.

In der gegenwärtigen Periode werden mehrere internationale Ver-

träge abgeschlossen, welche den dadurch berührten Bahnen wesentliche Vortheile brachten und sowohl für den Augenblick Handelsverbindungen herbeiführten, als solche für die Zukunft in Aussicht stellten, welche dem eigenen Lande neue Zufuhren und neuen Absatz seiner Producte verschaffen.

Für die Verbindung zwischen Neustadt a. d. H. in der Rheinpfalz und Weißenburg, damals Station der französischen Ostbahn, wurde 1848 ein Vertrag zwischen Bayern und Frankreich geschlossen, aber 1852 erst noch ergänzt, so daß diese, die pfälzische Maximiliansbahn, von einer Privatgesellschaft erbaut, welcher die Bayerische Regierung $4\frac{1}{2}$ Procent Zinsen garantirt hatte, erst 1855 eröffnet werden konnte. Ein Abkommen mit Holland wurde von Preußen für die 1853 in Betrieb gesetzte Aachen-Mastrichter Bahn geschlossen, deren Verwaltung Holland übernahm und deren Erwerbung es sich nach 99 Jahren vorbehielt gegen Erstattung der Anlagekosten, jedoch nur soweit sie auf holländischem Gebiete liegt. Der preußische Staat traf demnächst zwei Uebereinkommen mit Rußland (vielleicht ist auch das dritte zur Verbindung mit der Warschauer Bahn über Alexandrowo zu gleicher Zeit schon abgeschlossen worden), einmal am 14. Februar 1857 wegen Anschlusses der (später zu erwähnenden) preußischen Ostbahn an die Strecke der großen russischen Eisenbahn-Gesellschaft zwischen Wirballen und Eydtkuhnen, und dann am 17. Februar desselben Jahres betreffs der Herstellung einer Eisenbahn von Kattowitz nach Zombkowitz zum Anschluß an die Warschau-Wiener Eisenbahn. Beide Uebereinkommen wurden erst Mitte des nächsten Jahres (1858) ratificirt (die Warschau-Wiener Bahn war inzwischen vom Staate, dessen Eigenthum sie ist, an eine Actiengesellschaft auf 75 Jahre verpachtet worden); beide Bahnstrecken wurden im August 1860 dem Verkehre übergeben. Es war nach dem letzteren Uebereinkommen bestimmt, daß nach Beendigung der Vorarbeiten der Grenzübergangspunkt durch beiderseits zu ernennende technische Commissarien näher ermittelt und das Ergebniß den beiden Regierungen zur Bestätigung vorgelegt werden solle. Außerdem wurden noch besonders folgende Punkte darin vereinbart: Die Spurweite soll 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll englischen Maßes im Lichten der Schienen betragen (wie auf den deutschen Bahnen), auch sollen die Bahn und die Betriebsmittel so eingerichtet werden, daß die Züge zwischen Breslau und Warschau ungehindert durchgehen können. Zur Legung des zweiten Geleises soll geschritten werden, sobald das Bedürfniß dazu beiderseits anerkannt ist. Dann heißt es: Die Regierung des Königreichs Polen wird sich angelegen sein lassen, den Bau der auf ihrem Gebiete belegenen Strecke so-

bald als möglich zu sichern, und wird, im Fall sie für die polnische Bahnstrecke die Concession an Privatunternehmer ertheilen sollte, den letzteren die Verpflichtung auferlegen, die Bauarbeiten in thunlichst kurzer Frist zu vollenden. Die beiden Regierungen werden sich gegenseitig die Concessionen mittheilen, welche sie an Privatunternehmer ertheilen sollten. Es folgen dann Bestimmungen über den Betriebswechsel, über die Anlage eines zu diesem Zwecke bestimmten Endbahnhofs unmittelbar an der polnischen Grenze, über zollamtliche Revision und Abfertigung des Reisegepäcks und Paßrevision, wobei im Interesse der Förderung des Verkehrs jede nach den Gesetzen irgend zulässige Erleichterung und Vereinfachung eintreten soll. Der Fahr- und Frachttarif wird von jeder der beiden Eisenbahnverwaltungen für ihr Gebiet festgesetzt und der andern Verwaltung mitgetheilt werden. Nach einigen Bemerkungen über gleiche Behandlung der Bewohner beider Staaten, über zweckmäßige Regelung der Fahrpläne und den Vorbehalt der Einwirkung darauf, die Vermittelung des Brief- und Fahrpostverkehrs und Anlegung von Telegraphenlinien heißt es weiter: Die Hohen Regierungen wollen darauf Bedacht nehmen, daß den Privatunternehmern der Eisenbahn diejenigen Verpflichtungen auferlegt werden, welche geeignet sind die Zwecke der Post- und Telegraphen-Verwaltungen zu sichern. Die nähere Verständigung über die Art und Weise dieser Benutzung soll den beiderseitigen Post- resp. Telegraphen-Verwaltungen vorbehalten bleiben. Die letzten Paragraphen betreffen die übereinstimmenden Reglements für die Signale auf den Grenzbahnhöfen, die Entscheidung der Regierungen in allen Fällen, wo die Verwaltungen der Eisenbahnen sich über die verschiedenen Punkte dieser Uebereinkunft und über die den Zusammenhang des Betriebes und das Gedeihen des Verkehrs insbesondere des Transithandels betreffenden nicht sollten verständigen können.

Die Verträge, welche die Staatsverwaltungen im Innern mit bestehenden Eisenbahndirectionen schlossen, bezogen sich auf Genehmigung neuer Unternehmungen, bezüglich neuer Anleihen, wobei stets gewisse Fälle im Auge behalten und festgesetzt wurden, bei deren Eintritt der Staat selbst die Verwaltung übernehmen könnte, zugleich aber die Bildung von Fonds vorgesehen war, aus denen die Verpflichtungen der Zinsgarantie des Staates erfüllt würden und die andern Falls demselben eine Rente sicherten. Die Verträge wurden theils als solche bezeichnet, theils erhielten sie nur den staatlichen Namen Concession oder Privilegium, die aber, da sie die Rechte und Verpflichtungen beider Theile enthielten, ebenfalls für eine gewisse Gattung von Verträgen angesehen werden müssen.

In Bayern wurde durch Gesetz vom 19. März 1856 der bayerischen Ostbahn-Gesellschaft die Concession auf 99 Jahre ertheilt; der Staat übernahm für diese Bahn (München-Nürnberg) die Verpflichtung der Zinsgarantie von 4 $1/2$ Procent auf 35 Jahre und der Versagung einer Genehmigung zum Bau von Concurrenzbahnen, welche dieselben Endpunkte verbinden, ohne neue Zwischenpunkte zu berühren, welche die Regierung für nöthig hielte. Die Gesellschaft übernahm dagegen die Verpflichtung, die Hälfte des Mehrertrages über 4 $1/2$ Procent zur Erstattung der vom Staate geleisteten Vorschüsse zu verwenden; dann wurde bestimmt: Ist nichts zu ersetzen gewesen und giebt der Ertrag 5 Procent, so erhält der Staat eine Rente von $1/5$ des Ueberschusses für 5 $1/5$ bis 6 $1/5$, $2/5$ für 6 $1/5$ bis 7, $1/2$ für 7 bis 8, bei 8 Prozent oder mehr die Hälfte des 6 Procent überschießenden Mehrertrages. Nur unter Modificationen scheint der erste Theil des Vertrages den preußischen Bestimmungen nachgebildet zu sein. Es ist früher bereits über die verschiedenen Uebereinkommen in den Verträgen und Concessionen gesprochen worden; vorwiegend in den preußischen trat das Princip des Staates in den Vordergrund, unter gewissen Bedingungen und Verhältnissen die Leitung in die Hand zu nehmen, und es wurde keine Zinsgarantie übernommen, wo nicht diese Bedingung in Aussicht gestellt war. Zu diesen Abkommen trat dann bei mehreren Bahnen ein solches über die Bildung eines Garantiefonds, und eine besondere Bestimmung lautete im allgemeinen folgendermaßen: Für den Fall, daß der Reinertrag der Eisenbahn nicht dazu hinreichen sollte, um das Anlagecapital (mit 3 $1/2$ Procent) zu verzinsen, wird vom Staate aus dem ihm (nach einem früheren Statute) zustehenden dritten Theile vom Ueberschusse über 5 Procent des Anlagecapitals (auch Superdividende genannt) und aus dem ihm rücksichtlich seines Antheils an den Stammactien zustehenden Gewinne über 3 $1/2$ Procent, soweit die Beträge reichen, der nöthige Zuschuß geleistet. Zur Sicherung eines für die Deckung etwaiger Zinsausfälle ausreichenden Garantiefonds übernimmt der Staat die Verpflichtung, die ihm aus dem gesammten Unternehmen zustehenden Dividenden so lange selbst anzusammeln und nebst den davon aufkommenden Zinsen abgesondert und lediglich zum Zwecke dieser Garantie zu verwalten, bis die Bahn während 5 hintereinander folgender Jahre einen Reinertrag von wenigstens 3 $1/2$ Procent aufgebracht haben wird.

Für die in Aussicht gestellte Uebernahme der Verwaltung in Folge der Zinsgarantie fanden sich vom Anfange des gegenwärtigen Zeitabschnitts an Gelegenheiten und diese wurden vom Staate seinem erworbenen Rechte gemäß wahrgenommen. Bei der Oberschlesischen Bahn

trat dieser Fall nicht ein, denn sie zahlte von 1846 bis 1851 steigend $5^2/_5$ bis 8 Procent, im nächsten Jahre schon 10 und so fort bis $11^1/_6$ im Jahre 1856. Ebenso war es bei den Rheinischen und Thüringischen Eisenbahnen, denen bei Ausgabe weiterer Actien ebenfalls Staatsgarantie gegeben war. Bei der Niederschlesisch = Märkischen Bahn jedoch hatte der Staat garantirte Zinsen zu zahlen. Nach dem Statut derselben (Gesetz vom 3. Mai 1843) hatte er sich beim Bau mit $^1/_7$ des Actiencapitals von 10 Millionen Thalern betheiligt und die Zinsen mit $3^1/_2$ Procent garantirt, letzteres unter der Bedingung, daß, wenn während 3 hintereinander folgenden Jahren ein Zuschuß geleistet werden müsse, oder der in einem Jahre zu leistende Zuschuß mehr als 1 Procent des Anlagecapitals betragen sollte, er befugt sei, die Administration der Bahn und des Betriebes zu übernehmen. Der letztere Fall trat bereits 1848 ein, es wurden für die Jahre 1848 bis 1850 608,515 Thaler Zuschuß vom Staate gezahlt, der deshalb bereits vom Januar 1850 ab die Verwaltung selbst übernahm und bis Ende 1851 führte. Am 16. October 1851 beschloß die Generalversammlung der Actionäre auf den Antrag der Staatsverwaltung, welche auch die Beschaffung neuer Mittel zur Erneuerung der Geleise für nothwendig erklärte, den Verkauf der Bahn an den Staat; in Folge dessen ging durch Ueberlassungs=Vertrag vom 25./26. Juni 1852 gegen eine feste Rente von 4 Procent für die Privat=Actien schon vom 1. Januar 1852 ab die Bahn in Staatseigenthum über.

Diese Erfahrungen und außerdem der Mangel an Aussicht, daß sich für den Bau einer Bahn nach Ostpreußen eine Actiengesellschaft finden würde, da der Ertrag zu jener Zeit höchst zweifelhaft erschien, — auch der vereinigte Landtag hatte das Project verworfen, — anderntheils aber die Ueberzeugung der Staatsregierung von der Nothwendigkeit einer Eisenbahnverbindung in politischer, commercieller und strategischer Beziehung, die wichtigen Festungen des Ostens zu verbinden und näher zu bringen, — alle diese Umstände wirkten zusammen, den Staat zu veranlassen, auch im Interesse der östlichen Provinzen den gewünschten Bau selbst zu unternehmen. Die Kammern genehmigten 1849 die Ausführung. Die erste Strecke wurde schon 1851 von Kreuz bis Bromberg fertig, die bis Königsberg in den folgenden Jahren bis 1856 und im Jahre 1857 wurde die westliche Strecke von Kreuz bis Frankfurt verlängert. Das war außer der Saarbrücker Eisenbahn die erste vom preußischen Staate gebaute, größere Bahn. In anderen Staaten sehen wir die Bauten derselben theils früher, wie in Baden und Bayern, theils später, wie in Württemberg, entstehen, und zwar entweder aus

eigener Initiative der Regierungen, oder aus besonderen Veranlassungen, unter denen es mehrmals vorkommt, daß Gesellschaften entstehen, sich wieder auflösen und andere nicht mehr zu Stande kommen oder Anleihen nicht aufbringen konnten. So war es mit der bereits 1836 concessionirten Actiengesellschaft für den Bau der Bayerischen Ludwigs-Süd-Nordbahn (von Lindau über Augsburg-Nürnberg nach Hof) gewesen. Die Gesellschaft, welche in Sachsen die Bahn von Leipzig über Altenburg nach Hof angefangen hatte zu bauen, konnte auch nicht weitere Anleihen erlangen, deshalb übernahm die sächsische Regierung die Bahn und den Weiterbau. Es kam auch vor, daß sich Comités auflösten, weil der Staat seine Betheiligung verweigerte, wie bei dem im Jahre 1844 entstandenen Comité für den Bau der Eisenbahn zwischen Münster und Hamm; eine neue Gesellschaft entstand mehrere Jahre später, dieselbe beschloß aber nach wenigen Jahren des Bestehens die Uebergabe der Bahn an den Staat gegen 4 % Rente; im Jahre 1855 verkaufte sie die Bahn an den Staat und löste sich dann auf. Die Strecke wurde der westfälischen Bahn einverleibt. — Um dieselbe Zeit ging die preußische Regierung auch in andern Provinzen mit der Uebernahme der Verwaltung oder des Eigenthums von Eisenbahnen vor. In Folge der Genehmigung der Zinsgarantie hatte der Staat im März 1850 die Verwaltung der Aachen-Düsseldorfer, im October die der Bergisch-Märkischen (die Düsseldorf-Elberfelder Strecke folgte 1856), vom 1. Juli 1851 ab die Stargard-Posener Bahn übernommen, nachdem auch bei ihnen Zuschüsse zur Zinszahlung nothwendig geworden waren. Die Verwaltung der letzteren Bahn wurde der königl. Direction der Ostbahn übertragen, eine Deputation dieser mit derselben Firma hatte aber 1¼ Jahr lang ihren Sitz in Stettin; nachdem die Ostbahn bis Danzig eröffnet worden, wurde die Deputation aufgelöst und die Verwaltung mit jener verbunden. Eine weitere Metamorphose fand später durch den Uebergang der Verwaltung an die Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im August 1857 statt, endlich nach neun Jahren erfolgte der vollständige Uebergang des Unternehmens an die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft. In dem Vertrage wurde eine feste Rente von 4½ Procent den Actionären gewährt. Auch die Wilhelmsbahn hatte 1857 der Staat übernommen. Die Oberschlesische Bahn hatte keine Zinsenzahlung vom Staate in Anspruch genommen, aber sie beabsichtigte im Jahre 1856 zu verschiedenen Erweiterungen des Unternehmens neue Anleihen zu machen, welche ihr die Staatsregierung nur gegen Gewährung eines größeren Einflusses auf die Verwaltung oder durch deren gänzliche Ueberlassung genehmigen wollte. Diesem mußte daran

gelegen sein, die möglichste Concentration einer großen Verkehrslinie in der Hand einer Verwaltung zu sehen, um so mehr nutzte er die Gelegenheit, welche sich ihm bot, auch hier die Proposition einer Uebernahme zu versuchen. Hier handelte es sich darum für den Staat, die Macht über die Linien von den Grenzen Oesterreichs und Polens bis Berlin, nach der Ostsee durch Pommern und Preußen bis an die Ostgrenze des Reiches besitzen zu können, sobald die eben zu eröffnende Breslau-Posener Bahn dem Betriebe übergeben war. Die Staatsverwaltung nahm dabei auch die Uebertragung der Verwaltung der Niederschlesischen Zweigbahn in directe Aussicht, wie sie es in einem Vertrage mit der Oberschlesischen Bahn aussprach. (Vertrag vom 28. Juli 1853 § 4.) Wir glauben, daß dieses und ähnliche Projecte, auch wenn sie bisher nicht zur Ausführung kamen, nicht aufgegeben seien und werden uns noch darüber äußern, inwiefern die Vortheile des Staates und der Staatsbürger wie der Actionäre und des Handels dabei gleich wahrgenommen und befriedigt werden können, und als wie überaus wichtig für den Staat und das Land in den letzten Kriegen dieser mächtige Einfluß, dieses Gebieten über Wagen, Personen und Straßen sich bewiesen hat.

Die Staatsverwaltung brauchte $^2/_3$ der Stimmen der zur Generalversammlung erschienenen Actionäre und es stand nicht so fest, ob sie diese Majorität erreichen würde. Aber die Actionäre konnten die ihnen durch eine königliche Verwaltung gebotenen Vortheile nicht verkennen, wenn sie auf der andern Seite eine ohnmächtige Privatverwaltung bestehen bleiben sahen, welche nicht ohne Genehmigung des Staates sich irgend wie freier bewegen konnte. Man wußte, daß der Staat die Niederschl.-Märkische Eisenbahn gut verwaltete, daß dieselbe seitdem Geschäfte machte und die Proposition des Staates erhielt einschließlich des Sechstels durch eigene Stimmberechtigung noch 6 bis 10 Stimmen über die $^2/_3$ Majorität. Die Königliche Verwaltung erlangte im ersten Jahre 13 Procent Dividende, und wenn selbst in den nächsten Jahren, die durch Handelskrisen, Kriegsbefürchtungen und wirkliche Kriege dem Verkehre hier wie überall bedeutenden Eintrag thaten, nur 6 bis 8 Procent entfielen, so steigerte sich doch später die Einnahme so sehr, daß der Ertrag bereits 15 Procent Dividende brachte. Haben dabei auch die günstigen Verhältnisse mitgewirkt, der jedesmalige Aufschwung des Transitverkehrs seinen Antheil daran gehabt, so sind doch die Actionäre nicht in den Fall gekommen (trotz aller Schreiereien Einzelner in den Zeitungen), ihre Bereitwilligkeit zur Uebergabe jemals bedauert zu haben. Noch weniger die Beamten. Die Breslau-Posener Bahn wäre wenige Jahre nachher doch, wie einige andere und die Stargard-Posener

Bahn, in die Verwaltung des Staates gefallen, da sie von demselben bedeutende Zinszuschüsse zu empfangen hatte, die hier allerdings wie bei der Köln-Mindener Bahn aus dem Garantiefonds gezahlt werden konnten.

In Oesterreich hatte der Staat auch angefangen, Bahnen zu bauen und die Verwaltung anderer zu übernehmen, aber er sah sich veranlaßt, solche wieder in Privathände zurückzugeben. Dort verwaltete der Staat theurer, dort brauchte er fortwährend Geld, was ihn zur Veräußerung der Staatsbahnen veranlaßte. Er hatte 1851 die Krakau-Oberschlesische Bahn übernommen, welche er als östliche Staatsbahn verwaltete, jedoch 1858 wieder abgab; er hatte die nördliche und südöstliche Staatsbahn auch nur bis zum Jahre 1854, in welchem er sie an die österreichische Staatseisenbahngesellschaft verkaufte unter Garantie von 5 Procent Zinsen, und wofür er einschließlich der mitverkauften Kohlen- und Eisenerzgruben 77 Millionen Gulden in edlen Metallen gezahlt erhielt. Zwei Jahre später veräußerte die österreichische Regierung auch die italienischen Bahnen, bis sie sich aller Staatsbahnen in dieser Weise entledigt hatte.

In Sachsen wurden mehrere Privatbahnen in Staatshände übergeben, welche entweder sehr schlecht standen oder wo die Actionäre ein Uebereinkommen trafen. Darunter gehören die Löbau-Zittauer Bahn, welche 1853 übernommen wurde, als sie bis Reichenberg weiter fortgesetzt werden sollte; die Sächsisch-Schlesische Bahn Dresden-Görlitz) gegen 4 Procent Zinsenzahlung 1851 abgetreten, die Chemnitz-Riesaer-Strecke, welche der Staat 1850 für 30 Thaler pro Actie von 100 Thaler kaufte, die Sächsisch-Bayerische aus den früher besprochenen Gründen, später erst die im Jahre 1855 bis Tharandt eröffnete (Alberts-) Bahn Dresden-Freiberg-Chemnitz. Die wenigen Privatbahnen in Baden, welche alle erst im letzten Decennium gebaut sind, haben die Verwaltung dem Staate überlassen.

Obwohl in dieser Zeit namentlich in Preußen bedeutende Eisenbahn-Complexe durch Bau und Uebernahme der Verwaltung oder Ankauf an den Staat übergegangen waren, so blieb doch noch eine bedeutende Zahl von Bahnen in Privatbesitz, es kamen fortwährend neue hinzu. Es war daher jetzt bei der Steigerung der Ansprüche an die Einnahmen des Königreichs an der Zeit, die Besteuerung des Eisenbahnen, wie sie im Eisenbahngesetz von 1838 vorgesehen war, nunmehr zur Ausführung zu bringen. Von den Kammern genehmigt, erschien daher unter dem 30. Mai 1853 das Gesetz betreffend die von den Eisenbahnen zu ent-

richtende Abgabe*), welches den nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, ferner des erforderlichen Beitrages zum Reservefonds, sowie der zur planmäßigen Verzinsung und Tilgung der Anleihen erforderlichen Beiträge übrig bleibenden Reingewinn besteuert. Die Abgabe stuft sich nach der Höhe des Reinertrages dergestalt ab, daß $1/_{40}$ desselben bis zu einschließlich 4 Procent des Ertrages zu entrichten ist. Außerdem werden von dem Mehrertrage von über 4 bis zu 5 Procent einschließlich $1/_{20}$, von 5 bis 6 $1/_{10}$ und von über 6 Procent $2/_{10}$ dieser Ertragsquote erhoben.

Wie bedeutende Summen aus dieser Abgabe dem Staate zugeflossen sind und noch zufließen, läßt sich ermessen, wenn man die Höhe der Dividenden betrachtet, welche mehrere der großen Privatbahnen in den seit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes verflossenen 18 Jahren gezahlt haben. Es wird bei Schilderung der Erfolge in pecuniärer und waaren-statistischer Hinsicht in der nächsten Periode Gelegenheit sein, einige dieser Beträge bei den Resultaten der Verwaltungen herauszugreifen.

Zunächst wird das Verhältniß auseinander zu setzen sein, in welchem die Privat- und die Staatsverwaltungen zu einander stehen, inwieweit die einen den anderen vorzuziehen oder nachzustellen seien, und welche dem allgemeinen Wohle der Staatsangehörigen und des Staates selbst besser dienen können.

## 19. Staatsbahnen, Staats- und Privatverwaltungen.

Nach den Schilderungen des Uebergangs der Privat- in die Staatsverwaltung mehrerer Bahnen liegt eine Beleuchtung des vielfach besprochenen Themas nahe, bei dessen Discussion oft die entgegengesetzten Meinungen gleiche Berechtigung und gleichrichtige Begründung zu haben schienen, je nachdem die Umstände und Verhältnisse gerade lagen, und es war schwer eine Entscheidung zu treffen.

In denjenigen Landestheilen Deutschlands, wo der Staat allein oder doch vorzugsweise Eisenbahnen baute, und wo Privatbahnen entweder erst spät oder, wenn früher, doch nur auf den Linien entstanden, welche die Staatsregierung nicht selbst zu bauen beabsichtigte und Privatunternehmern überließ, konnten diese Gegensätze nicht in der Art hervortreten, wie in den übrigen Staaten. Dort war man von Anfang nicht anders gewöhnt, als die Verwaltung der Posten, der Telegraphen

*) Beilage 2.

und der Eisenbahnen von der Regierung eingerichtet zu sehen, Ausgaben wie Einnahmen wurden dazu von den Landesvertretungen genehmigt und festgestellt, die Verwaltung dieser Institutionen war keine für das Land drückende und schließlich legten die Regierungen nicht so großen Werth auf einen Einfluß auf die Privat-Eisenbahnverwaltungen, weil die Lage des Staates vermöge seiner größeren örtlichen Concentration das weniger erheischen mochte. In anderen, wie in Sachsen, waren es meistentheils nur die Verhältnisse, welche die Staatsregierung im Interesse des Verkehrs, namentlich zur Sicherung der Beförderung von Personen und Correspondenzen, sowie zum Besten der Actionäre zur Uebernahme von Privatbahnen veranlaßte, deren Fortbestehen lediglich dadurch bedingt war.

In Preußen waren es dagegen höhere Rücksichten und Interessen des Staates, bei der Ausdehnung des Landes nach verschiedenen Seiten und Ecken der theilweise zwischen andere Länder eingekeilten Provinzen sich jederzeit einen Einfluß auf die großen Verkehrsstraßen und Verbindungen derselben zu schaffen, ihn zu bewahren und möglichst zu erhöhen. Hier allein trat also der Gegensatz zwischen dem Privatbesitz und dem Staatseigenthum bezüglich der Verwaltung hervor, und hier zeigte sich eben auch besonders der Unterschied zwischen beiden sowie der einseitige oder wechselseitige Einfluß der einen auf die anderen. Es zeigten sich Verschiedenheiten in der Art der Verwaltung und in ihren Resultaten, in dem Verhältniß gegen das Publikum wie gegen die Beamten, in der Berücksichtigung neuer Erfindungen und Verbesserung aller Einrichtungen und Wahrnehmung der Pflichten gegen die Anforderungen des Publikums gegenüber der Vermehrung oder Kürzung der Renten und Dividenden. Daher läßt sich schwerlich behaupten, daß ein unbedingtes Vorzugsrecht der einen Art der Verwaltung vor der andern begründet sei, ehe man dieselben von allen Seiten beleuchtet und ihre Resultate verglichen hat.

Es muß in Betreff der Selbstverwaltung, wie sie in neuerer Zeit auf anderen Gebieten im Staatsleben in den Vordergrund gestellt wird, auch bei den Eisenbahnen die volle Berechtigung der Idee zuerkannt werden, um so mehr als die auf eigenes Risico und mit den dem Privatbesitz entfließenden Mitteln hergestellten Unternehmungen auch von den Urhebern selbst geleitet und verwaltet werden müßten. Der Staat hat auch überall diese Berechtigung anerkannt und wo die Selbstverwaltung in Ordnung und unter den von ihm verlangten Garantien und Innehaltung der gesetzlichen Bestimmungen geschah, dem Anspruche auf dieselbe Rechnung getragen. Noch jetzt verwalten viele Gesellschaf-

ten ihre Anlagen und Bauten selbst, wie die Berlin-Stettiner, die Berlin-Anhaltische, die Berlin-Potsdam-Magdeburger, die Rheinische, die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaften; sie haben dieselben auch verlängert und erweitert, bedeutende Strecken hinzugebaut, neue Geldmittel aufgenommen und der Staat ließ sie gewähren.

Wo es aber entweder die schlimmen Verhältnisse mit sich brachten oder der Fiscus mit eigenen Mitteln eintreten mußte, oder wo er neue Verpflichtungen übernehmen sollte und die Zweckmäßigkeit derselben zwar einleuchtete, aber ihre Uebernahme oder Erfüllung nur mit einem höheren Maß der directen Einwirkung möglich war, da suchte die Staatsverwaltung consequent in den letzten beiden Decennien die Uebernahme des ganzen Unternehmens zu erwerben. So waren es die Niederschlesisch-Märkische und Bergisch-Märkische Bahn, deren Eigenthumsrechte die Staatsregierung erwarb, die Wilhelmsbahn, deren vorherige Verwaltung nicht den Ansprüchen derselben entsprach, die Oberschlesische, bei welcher der Staat meinte, die übernommenen Verpflichtungen nur bei eigener Verwaltung vollständig seinen Interessen entsprechend erfüllen zu können.

Der Staat ist zunächst nicht darauf angewiesen, besondere Vortheile aus dem Betriebe zu ziehen, wie die Privatverwaltungen; gelingt es diesen nicht, solche zu erzielen, so wird es zur Wohlthat für die Actionäre, wenn der Staat die Verwaltung übernimmt und ihnen ihre Zinsen sicher stellt, sofern diese Verbindlichkeit mit Aussicht eines Erfolges zu übernehmen möglich ist. Denn mitunter tritt auch der Fall einer solchen Unmöglichkeit ein, wie bei den Stammactien der Rhein-Nahe-Bahn, welche keine Zinsen geben (und demnach auch nur den Courswerth von einigen 30 Procent haben), da die Prioritäten zunächst befriedigt werden müssen. Den ehemaligen Actionären der Niederschl.-Märkischen Bahn schaffte der Staat durch die Erwerbung derselben ihre sicheren Zinsen und denen der in Staatsverwaltung übergegangenen Stargard-Posener Bahn ebenfalls. Er konnte andererseits den Besitz und die Verwaltung solcher Bahnen um so eher übernehmen, als er doch einmal die Zinsen zu zahlen übernommen hatte, um zur Hebung und Belebung des Eisenbahnbaus beizutragen; er war in der Lage, nun die günstigen Chancen des Unternehmens abwarten zu können, welche einst in sicherer Aussicht standen und demselben den nöthigen und wünschenswerthen Ertrag verschaffen sollten. Dem Staat genügt es vorerst, die Zinsen des Capitals, die Betriebskosten, die Amortisationsfonds zu erzielen, während eine Privatgesellschaft nur da ihre Gelder anlegen will, wo ihr höhere Vortheile in Aussicht stehen, und selbst

der Einzelne bringt gern da sein Geld unter, wo es ihm bei genügender Sicherheit die möglichst höchsten Interessen bringt. Mißglückt diese Speculation, so wird der Staat immer noch der Rettungsanker für die Actionäre, wenn er die Verwaltung übernimmt. Es kann dies allerdings nur bis zu einer gewissen Grenze gehen, weil er nicht die Nachtheile und Verluste verfehlter Speculationen tragen darf, und an diesem Punkte hätte auch die Wohlthat ein Ende, weil das was auf der einen Seite ausgegeben würde, auf der andern fehlen müßte, die Verwendung der Einnahmen zu anderen Zwecken gefährdet wäre. Ferner kann auch die Uebernahme nur aus Rücksichten auf die allgemeinen Interessen des Gemeinwesens erfolgen, und eine Bahn, welche weder militärisch noch politisch noch commerciell dessen Zwecken dienen würde, wird er überhaupt nicht übernehmen, wenn man sonst annehmen wollte, er habe zu einer solchen dennoch die Genehmigung ertheilt.

Das sind die allgemeinen Betrachtungen über die Uebernahme der Verwaltung des Staates. Ehe wir die speciellen folgen lassen, wenden wir uns noch zu den Staatsbauten. Die Privatspeculanten haben stets da eine Bahn zu bauen gesucht, wo ihnen die Ausbeutung der industriellen, berg- und hüttenmännischen- oder landwirthschaftlichen Etablissements sichere Einnahmen zu versprechen schien. Der Staat kann Veranlassung finden, eine Eisenbahn zu bauen, wo diese Aussichten ihm nicht so gewiß sind, wo er es aber im Interesse einer Provinz, eines Landestheils oder strategisch für nothwendig hält. Der preußische Staat konnte von diesen Gesichtspunkten die im Ganzen über 100 Meilen lange Ostbahn bauen; er erhielt auch von der Landesvertretung die Bewilligung der nöthigen Geldmittel, da die Herstellung jener Bahn von einer Privatgesellschaft kaum ohne besondere Erleichterungen und Garantieen übernommen worden wäre, weil sie sich bei dem vor ihrer Anlage herrschenden Mangel an lebhafterem Verkehre, der Productionsschwäche mancher der berührten Landestheile und gegenüber der Abgeschlossenheit oder Ausschließung der Handelsbeziehungen Rußlands gegen die Ostseeländer nicht die genügende Aussicht auf einen Erfolg ihrer Speculation versprochen hätte. Die Schuldenlast des Landes ist freilich auch um ein Bedeutendes dadurch vermehrt worden, aber sie kam dennoch dem Staate zu Gute, insofern dadurch dem Handel und Verkehr Vorschub geleistet, speciell den Verlusten vorgebeugt wurde, welche eine Menge Privatleute durch den Zinsenausfall bei dem Mangel an Rentabilität erlitten hätte, oder wenn dadurch neue Wege für den Absatz der Producte anderer Provinzen des Landes geschaffen und der dadurch unterstützten Provinz aufgeholfen, ihre Productionskraft hervor-

gerufen, gestärkt und in nähere Verbindung mit der sie ergänzenden der Nachbarn gebracht worden war. Wo es das Bedürfniß also erforderte, die Resultate ungewiß waren, wo die Unternehmungslust geringer, die Aengstlichkeit desto größer war, wo die Gegend vorläufig nicht durch Fabriken oder Bergwerke oder wenigstens durch Erzeugnisse eines fruchtbaren Bodens eine Garantie der Rentabilität bot, da war es allein der Staat, welcher den Bau der Eisenbahnen ausführen und jenen Landestheilen aufhelfen konnte. Er war es, dem zu gewissen Zeiten eher die Geldmittel zu Gebote standen, um die Fortsetzung dieser oder jener Strecken zu bauen, welche den Privatunternehmern nicht ertragsfähig schienen. Auch die Richtungen solcher Bahnen, über deren günstige Lage ja mehrmals verschiedene Ansichten zwischen Privatunternehmern und der Staatsregierung herrschten, kann diese dann nach den eigenen Interessen wählen und die fehlenden Strecken ergänzen.

Wie verwaltet die Privatgesellschaft, wie verwaltet der Staat, und wie zeigen sich die Wirkungen beider Verwaltungen? Das ist der Gegenstand specieller Betrachtungen über diese Verhältnisse.

Die Privatgesellschaft hat vor allem ihr Augenmerk darauf zu richten, den Actionären möglichst viel Dividende, und gewöhnlich den Vorständen zugleich möglichst hohe Tantième zu erwerben; sie wird also, soweit sie nicht von der Concurrenz gezwungen wird, nicht so leicht zu Tarifermäßigungen lediglich im Interesse des Publikums schreiten und so lange an ihren einmal festgestellten Preisen festhalten, als sie nicht durch gesetzliche Bestimmung und Verbindlichkeiten zur Aenderung veranlaßt wird. Sie wird danach streben, so lange als möglich mit den einmal vorhandenen Betriebsmitteln, sowohl Wagen und Locomotiven als Bahnhofsräumen und Geleisen, den Verkehr fortzusetzen, auch wenn anderwärts bereits Verbesserungen eingetreten sind; (leider wurde etwas dergleichen auch einmal einer Staatsverwaltung, auf der Strecke zwischen Dresden und Görlitz, vorgeworfen, als dort eine unglückliche Katastrophe durch Mängel auf der Bahn herbeigeführt sein sollte). Die Privatverwaltung sucht mit der Vermeidung weiterer Anschaffungen auch beim Personal keine Vermehrung der Zahl und des Gehalts eintreten zu lassen, was bei dem Bahnpersonal, z. B. in Betreff der nöthigen Ablösung der Weichensteller, sehr gefährlich werden kann; sie weigert sich, neue Züge einzulegen, welche eine solche Vermehrung des Personals bedingen würden. Sie besoldet die höchsten Beamten gut und versieht sie mit Tantièmen und anderen Nebeneinkünften, die sie in Stand setzen, sich werthvolle Rüttergüter zu kaufen, die untergebenen Beamten aber müssen mit möglichst geringen Beträgen, kärglichem Gehalt Jahre

r 2ff 8!!

lang auf Verbesserungen warten, während ihre Kräfte ganz gehörig in Anspruch genommen werden. (Man denkt unwillkürlich an das Ausquetschen einer Citrone.) Lieferanten werden bevorzugt, welche sich mit den Mitgliedern der Verwaltung oder deren nächststehenden Beamten in besonderes Einvernehmen zu setzen verstehen; Vettern, Gevatter und gefällige Leute, welche allenfalls bereit sind, die Dienstmädchen der Machthaber zu gewisser Zeit zu heirathen, werden möglichst untergebracht. Andere werden als privilegirte Spediteure auf allen Stationen bevorzugt, oder sie erhalten Rabatt für ihre schon unter besondern Erleichterungen transportirten Güter, die besten Lagerplätze; kurz alles, was den Vorständen in irgend einer Beziehung nahe steht, wird untergebracht, alles verdient, was es nur verdienen (einheimsen) kann, leer gehen nur die Unbetheiligten aus, welche zu nichts weiter taugen, als zum Arbeiten, was manche der anderen entweder nicht wollen, oder nicht können. Einzelne der Bevorzugten machen dann mit dem Erworbenen Geschäfte unter den weniger bemittelten Collegen, denen sie mit Vorschüssen aushelfen und sie im Nichtzahlungsfalle zu verderben drohen; man meint, sie besitzen auch den nöthigen Einfluß dazu. Bei etwaigen Differenzen oder Streitigkeiten sind die Mitglieder des Verwaltungsvorstandes und ihre Nächststehenden Ankläger und Richter zugleich in allen Instanzen, eine Berufung giebt es nicht. Und daß da, wo das Bewußtsein der Allmacht zum Ausdrucke kommt, nicht immer die Beamten gegen Willkür geschützt sind, als wenn ihnen noch eine Berufung an eine höhere Instanz freisteht, ist wohl erklärlich. —

Es soll damit durchaus nicht gesagt werden, daß es bei allen Privatverwaltungen so zugeht, das wäre nicht einmal wahr; aber bei der einen findet sich dies, bei der andern das, was dem Gesagten nahe kommt. Doch mag es auch Privatverwaltungen geben, wo überhaupt nichts dergleichen vorkommt. Daß mancherlei bei einzelnen wirklich dagewesen ist, das wissen betheiligte und unbetheiligte Personen.

Im Uebrigen muß jedoch anerkannt werden, daß durch eine Privatverwaltung, — da die Eisenbahnen nicht blos als öffentliche Verkehrsstraßen, wie sie der Staat auffaßt, sondern als kaufmännische Transport-Unternehmungen zu betrachten sind, aus solchen Absichten ging ja größtentheils ihr Bau hervor, — auch das kaufmännische Interesse in anderer Weise wahrgenommen werden kann, als von der Staatsverwaltung, welche im Großen und Ganzen nicht Handel treiben soll. Die erstere kann bei Anmeldung der Beförderung von großen Quantitäten durch einen Absender oder Empfänger mit diesem in Unterhandlungen eintreten, unter welchen Bedingungen besonderer Rabatt oder andere

Verkehrserleichterungen gewährt werden können und werden dahin zielende Contracte abgeschlossen. Sie kann Vergünstigungen eintreten lassen, sobald sie glaubt, daß in anderer Weise dadurch ihr wieder Geschäfte in Aussicht gestellt, und so diese aufgewogen werden, die Privatverwaltung kann mit einem Worte kaufmännisch speculiren; das ist bei der Verwaltung durch den Staat nicht möglich, der den geraden Weg ohne Abweichung von seinen einmal festgestellten Normen einschlagen muß.

Wie ganz anders ist es überhaupt bei den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen! Vorausgesetzt, daß eben kein menschliches Ding vollkommen ist und daß bei jeder Sache dies und jenes von diesem und jenem auszusetzen ist und es noch mancherlei Wünschenswerthes giebt, was darum doch noch nicht zur Erfüllung gelangt, so muß man zugeben, daß die Einrichtungen der modernen Staatsverwaltungen, (besonders wie sie in Preußen bestehen,) geeignet sind, die Interessen des Staates und der Staatsbürger gleich warm wahrzunehmen, die Actionäre oder die Staatskasse ebenso wie die Anforderungen des reisenden Publikums, der Handels- und Industriewelt gleichmäßig zu befriedigen.

Der moderne Staat ist nicht mehr das „Ich" der Regenten vergangener Jahrhunderte, er hat wie seine Leiter den Grundsatz des großen Friedrich angenommen, daß der Fürst der erste Diener des Staates ist, daß ihr Denken und Trachten dem Wohle des Landes, der Einwohner, der Staatsbürger gewidmet ist. Dies prägt sich in allen Einrichtungen des Staates und in allen Ereignissen der neuesten Geschichte aus; selbst in dem Kriege und dessen Fährnissen, da es galt, des Volkes und des Landes sowie des Fürsten Ehre und Sicherheit mit dem Schwerte zu vertheidigen, stellte sich das Oberhaupt Preußens, Deutschlands sammt dem eigenen Sohne an die Spitze und scheute sich nicht, das eigene Leben preiszugeben. Das bringt Zufriedenheit, Gedeihen und Ordnung unter allen Schichten der Bevölkerung zuwege. Da ist der Staat nicht mehr das Conglomerat von Unterthanen, die eben gegängelt und genutschbeutelt oder gezüchtigt werden, sondern eine Institution, in der jeder Theil seine Berechtigung hat und seine Ansprüche geltend machen kann, soweit sie mit den zur Wahrung der nöthigen Ordnung eingesetzten Behörden und gesetzgebenden Gewalten sowie mit den gegen die Mitbürger zu beobachtenden natürlichen Rücksichten und Verpflichtungen in Uebereinstimmung gebracht werden können. Hier wird niemandem zu Liebe und niemandem zu Leide verfahren, sondern auf dem geraden Wege ohne alle Nebenrücksichten fortgegangen. Von

diesem Standpunkte aus meinen wir die Staatsverwaltung betrachten zu müssen und von diesem aus werden wir zum Resultat unseres Vergleichs auch der Staats-Eisenbahnverwaltung mit der der Privatbahnen gelangen.

Die Staats-Eisenbahnverwaltung richtet ihr Augenmerk auf die Bedürfnisse und Ansprüche des Verkehrs, sie erachtet also eine Ausgabe für Erweiterungen und Verbesserungen nicht dann erst für nothwendig, wenn die gewünschten Einnahmen vollständig gesichert sind, um was über diese hinausgeht, zu den außerordentlichen Verwendungen auszugeben, sondern sie thut es, sobald die Ersprießlichkeit für das ganze Unternehmen festgestellt ist. Sie hat deshalb bei den Privatverwaltungen auf die Einrichtung des Reservefonds gedrungen, um dem Grundsatze entgegenzuwirken, daß eine Ausgabe, die zwar nothwendig erscheint, dennoch hinausgeschoben wird, damit sie den Ertrag nicht beeinträchtige. Sie hat bei den Privatverwaltungen manchen Widerstand gefunden, wenn sie im Interesse des Publicums neue Einrichtungen wünschte; wir erinnern nur an die Einlegung der Schnellzüge auf einigen Bahnen, wogegen sich diese heftig sträubten, weshalb ihnen mit den im Eisenbahngesetz vorgesehenen Executivmaßregeln gedroht werden mußte. Aehnlich ist es mit den Tarifen und deren Ermäßigungen, die der Staat zum Besten des Handelsverkehrs veranlassen, auf die er aber bei den Privatverwaltungen nur hinwirken kann, sobald ihr Ertrag zehn Procent nicht übersteigt. Diese Ermäßigungen treten dann doch möglichst im ganzen Lande ein, nicht zu Gunsten einzelner, denn es sind nur vereinzelte Fälle, in denen man geglaubt hat, eine Bevorzugung gewisser Productionsquellen zu finden, wie man einst meinte den Ruhrkohlen seien besondere Bevorzugungen zu Theil geworden, weil eine hochgestellte Person dabei betheiligt sei. Auch für gewisse weite Strecken sind ungeachtet des Widerstrebens einzelner Handelsverbände ermäßigte Sätze vom Staate festgestellt worden, welche wesentlich die Fürsorge der Staatsverwaltung für Hebung des Verkehrs von See- und Hafenstädten des Inlandes herbeiführte, die sogenannten Differentialtarife, die in der nächsten Periode ihre Besprechung finden werden.

Es wird mitunter behauptet, die Staatsverwaltung sei theurer, als die Privatverwaltung; es wird sich das aber kaum nachweisen lassen, während sich wohl beweisen läßt, daß ungeachtet bedeutender Erweiterungen in den Eisenbahn-Unternehmungen von der Staatsverwaltung dieselben und mitunter höhere Einnahmen oder Dividenden erzielt worden sind. Für die Besoldungen der höheren Beamten giebt der Staat nicht so viel aus, die der Subalternbeamten hat er erhöht; er hat nie danach gestrebt

die Einnahmen auf Kosten dieser für die Besoldung der höheren oder für sich selbst zu erhöhen (gegentheilige Behauptungen sind durchaus noch nicht bewiesen und müssen so lange, bis dies geschieht, als Verdächtigungen zurückgewiesen werden), und nachdem er seine Ansprüche an die Qualification der Subalternen erhöht, ist auch die weitere Erhöhung der Besoldungen in Aussicht gestellt, wie sie den Ansprüchen des Lebens und der Zeitverhältnisse an ihre Stellung als Staatsbeamte entspricht. Die Staatsverwaltung hat gewöhnlich kein Interesse an der Person; wer ihr treu und thätig dient, ist ihr der liebste, gleichviel ob er ein Vetter oder naheſtehender Verwandter des Ministers ist oder nicht; und wer es irgend über sich gewinnt, auch dem, schon hie und da abnehmenden, aber immer noch vorhandenen Büreaukratismus sich ein wenig anzubequemen, dem wird bei Befähigung für seine Stellung darin nicht leicht ein Hinderniß in den Weg gelegt werden. (Die Ausnahmen in Reactionszeiten wegen der Ansichten einzelner sind eben nur in aufgeregten Zeiten vorgekommen.) So ist das Verhältniß zu den Beamten ein ganz anderes als bei der Privatverwaltung in Beziehung auf Gehalt, auf Sicherstellung, Beschäftigung und Verhalten. Beamte, welche aus einer in die andere übergegangen sind, haben sehr gut den bedeutenden Unterschied kennen gelernt, und zwar werden wenige Procent darunter sein, welche diese Einsicht nicht gewonnen haben.

Stellt man nun diese Resultate einander gegenüber, so wird sich überzeugend ergeben, daß in einem wohlgeordneten und den strengsten moralischen Begriffen huldigenden Staate auch für das scheinbar nur kaufmännische Unternehmen der Eisenbahnen sicher sowohl für die Staatsbürger, seien dies nun die Reisenden, die Handel- und Gewerbetreibenden, die Industriellen, oder die Beamten, als auch für die eigenen Interessen in strategischer und politischer Hinsicht, über die später noch gesprochen werden soll, — die Verwaltung des Staates die vorzüglichere sei. Allerdings fällt, sobald ein Staat allein die Bahnen in Besitz oder Verwaltung hat, jede Concurrenz fort und sind deren heilsame Folgen ausgeschlossen. Aber auch diese werden, jemehr die Verwaltung darauf bedacht ist, das wahre Wohl des Landes wahrzunehmen und nicht etwa engherzige Ideen einmal Platz greifen, sich als übrig erweisen, wie in Baden, wo der Staat allein Verwalter und Besitzer der Eisenbahnen ist. Außerdem ist in neuerer Zeit die deutsche Presse eine nicht mehr abgeleugnete Macht geworden, welche das Ihrige dazu beiträgt, Mißstände zu beseitigen und die Wünsche der Bewohner jedes Landestheiles zur öffentlichen Kenntniß zu bringen, alle dahin zielenden Fragen von allen Seiten zu beleuchten und an geeigneter

Stelle vorzubringen. Endlich sind die Volksvertretungen in den Stand gesetzt, auch ihrerseils zur Klärung aller Verhältnisse beizutragen und die Meinungen des Landes zu vertheidigen. Wenn dies nicht stets von Erfolg war, so lag es in anderen Verhältnissen, die sich mit der Zeit vielleicht von selbst ändern werden, wie das schon bei manchen anderen Gelegenheiten eingetreten ist.

Es haben sich in neuester Zeit unter voller Anerkennung der Bestrebungen der Staatsverwaltung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens Stimmen gefunden, welche in Rücksicht der großen Bedeutung, welche dasselbe in den Händen des Staates gewonnen hat, dem Staate die Erwerbung sämmtlicher Eisenbahnen anempfohlen haben. Unter den vorhin angegebenen Gesichtspunkten möchte sich ein Ankauf derselben, wenn anders ein solcher sich nach den gesetzlichen und Concessions-Modalitäten ausführen ließe und dem Staate nicht zu große Opfer auferlegte, seine Capitalien nicht zu sehr und zum Nachtheile anderer Verwaltungszwecke in Anspruch nähme, gewiß günstig für das Land gestalten. Ob die Aufnahme einer so großen Schuld, wie sie dazu nothwendig wäre, sich ohne Nachtheile bewerkstelligen ließe, das würde wohl nur das Resultat einer nach allen Seiten angestellten Untersuchung der finanziellen Lage und Rücksichten feststellen lassen. Freilich war einer der Vorschläge zu diesem Ankauf auf der Annahme begründet, es könnte dazu ein Theil der von Frankreich zu zahlenden Kriegsentschädigung angelegt werden.

## 20. Eisenbahn-Verbände. Wagen-Uebergang.

Sowie der Staat beim Bau und bei Uebernahme von Eisenbahnen die Absicht verfolgte und Werth darauf legte, über gewisse Linien disponiren zu können, so ist wenn auch nicht zu allen denselben Zwecken, doch um der näheren Verbindung willen bei den Eisenbahnverwaltungen ein ähnlicher Wunsch hervorgetreten. Außer der allgemeinen Verbindung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen wurden innerhalb desselben namentlich in Folge weiterer Zwischenbauten, noch besondere Verbände zwischen benachbarten Bahnverwaltungen hergestellt, welche zur Belebung des Verkehrs auf großen Linien viel beitrugen.

Schon 1848 war der erste Verband dieser Art, der Norddeutsche, entstanden, zu welchem die Köln-Mindener, die Hannoverschen, Braunschweigischen, die Magdeburg-Halberstädter, Magdeburg-Leipziger, Leipzig-Dresdener und Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn gehörten, deren geschäftsführende Direction die der Köln-Mindener Eisenbahn

war. Im Jahre 1852 wurde der zweite, der Mitteldeutsche Eisenbahn-Verband gegründet, in welchem zu den meisten Bahnen des vorigen noch die Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Berlin-Anhaltische, die Thüringische, die Hessische Main-Neckar-, die Badischen und die ersten Bahnen Württembergs hinzutraten. Derselbe löste sich nach sechszehnjährigem Bestehen auf, constituirte sich aber neu und nahm nun gemeinschaftliche Tarifbestimmungen an. Im nächsten Jahre bildete sich der Rheinisch-Thüringische Verband, zu welchem sich unter der Geschäftsleitung der Westfälischen Eisenbahndirection die Bergisch-Märkische und die Hessische Nordbahn mit der Thüringischen Bahn vereinigten. In den letzten Jahren übernahmen die Bebra-Hanauer- und die Hessische Nordbahn-Direction die Geschäftsführung.

Seit 1857 besteht der Westdeutsche Verband, an welchem sich die Eisenbahnverwaltungen Württembergs und Badens, der Main-Neckar, der Main-Weserbahn, deren königliche Direction die geschäftsführende ist, die Hannoverschen Bahnen, die Berlin-Hamburger und Lübeck-Büchener Eisenbahn betheiligten. In einem im Jahre 1859 gestifteten Verbande findet sich zum ersten Male auch Oesterreich zu näherer Verbindung ein; es ist dies der Hannoversch-Bayerisch-Oesterreichische Verband, zu dem die Bahnen der damaligen Generaldirection Hannovers, die Hessische Nordbahn, die Braunschweigische, Thüringische und Werrabahn, die Bayerische Ostbahn und die Kaiserin Elisabeth-Westbahn sich vereinigten; die Eisenbahndirection in Kassel übernahm die Geschäftsleitung. Dieser folgten einige Special-Verbindungen, der Hannoverschen mit der Thüringischen seit 1859 und der Rheinischen Bahnen untereinander. Zu dem ersteren Verbande gehörten die Bebra-Hanauer, Hessische Nordbahn, Thüringische und Werrabahn, die Braunschweigische, Hannoversche Staatsbahn, die Berlin-Hamburger und Lübeck-Büchener Bahn; den letzteren bildeten die Württembergischen und Badischen, Pfälzischen, die Main-Neckar-, Hessische Ludwigs- und Rheinische Bahn.

Der Zusammentritt solcher Verbände fand auch im siebenten Jahrzehnt noch weiter statt, und es wird später namentlich des im Jahre 1863 gebildeten Verbandes der Westfälischen Bahnen und der Süddeutschen zu erwähnen sein, zu denen dann die österreichischen Nachbarbahnen Bayerns sich gesellen, ferner 1864 des Rechtsrheinischen, 1866 des Preußisch-Braunschweigischen und noch später des aus diesem hervorgegangenen Schlesisch-Rheinischen, sowie des nordwestdeutschen und westdeutschen Verbandes am Schlusse des siebenten Jahrzehnts. Dazu kommen dann noch die Verbände der Eisenbahnen in den östlichen Preußischen Provinzen, deren Vertreter großentheils die Staatsverwal-

tungen sind, Verbindungen zwischen einzelnen Bahnen und mit dem Seewege aus Holland nach Pommern.

In diesen Verbänden sind meistens gemeinschaftliche Tarife festgestellt, welche, während in dem Binnenverkehr die theilweise abweichende jeder Bahn gilt, eine gemeinsame Waaren-Classification und nach einem gemeinsamen Princip aufgestellte Tarifsätze enthalten. Nach diesen werden die Frachtbeträge für die ganze von den Gütern zu durchlaufende Strecke auf den Frachtbriefen berechnet und die Frachtantheile für eine jede Bahn von den Controlen der Schlußbahnen, bei welchen das Gut an den Empfänger abgegeben ist, monatlich ausgerechnet und ausgezahlt. Besondere Vorschriften für den Stations- und Expeditionsdienst regeln die Geschäfte der Beamten und die Behandlung der Güter durch dieselben. Bei dem weiten und oft viel über hundert Meilen betragenden Transporte sind natürlich bei vielen Gütern ganz besondere Maßnahmen erforderlich, um die Eisenbahnverwaltung vor Verlusten und Ansprüchen der Eigenthümer des Gutes zu sichern, da man darauf bedacht war dem Verkehr eine möglichst weite Ausdehnung zu geben und die Beförderung auch einer großen Anzahl von Gütern zu gestatten, welche ohne besondere Vorschriften für Verpackung und Sicherung in mehrfacher Hinsicht nicht hätten aufgenommen werden können, sondern ausgeschlossen von der Beförderung bleiben mußten. Dies bezieht sich z. B. auf die Ausstellung der Reverse bei mangelhafter Verpackung, auf die Art des Verschlusses für Eis bei Sendungen frischer Fische, Bestimmungen für Petroleum und andere feuergefährliche Stoffe, Chemikalien, Säuren, auf die Verladung in offenen oder gedeckten Wagen und die nöthige Vorsicht dabei, wie in Betreff des Zusammenladens von giftigen Stoffen mit anderen Waaren, von nassen mit trockenen, auch in Ansehung der äußeren Bezeichnung der Waaren und der Declaration von deren Gattung wegen Verzollung und Versteuerung. Ferner sind zu beobachten die Bestimmungen über die unterwegs entstehenden Auslagen, über die Controle der Wagen, über den Durchgang der Wagen ohne Umladung, welcher erfolgt, wenn dieselben bis zu 40 Procent ihrer Tragfähigkeit oder räumlich vollständig beladen, insofern nicht zollamtliche Rücksichten eine Umladung nothwendig machen. Dann sind an denjenigen Bahnen, an welche fremde Wagen gekommen sind, zur Verladung zunächst die Wagen zu verwenden, welche auf den Routen der betreffenden Bahn ordnungsmäßig in ihre Heimath zurückkehren müssen. Für diese gegenseitige Wagenbenutzung, Behandlung und etwaige Reparatur sind in einem zu Mainz festgestellten Regulativ allgemeine Bestimmungen angenommen, welche in diesen Verbandverkehren

mitunter noch mit besonderen Modificationen gelten. Die Verwaltungen benachbarter Bahnen setzen sich auf Anfragen gegenseitig in Kenntniß, sobald die eine Bahn zurückgehende Wagen nicht benutzen und eine Nachbarbahn durch Beladung derselben mit Rückfracht verhindern kann, daß die Wagen leer zurückgeschickt werden. In einigen Fällen werden auch Vorschriften gegeben, wenn die Güter auf mehreren Wegen das Endziel in diesem Verkehre erreichen können, zu welcher Zeit, in welchen Monaten die eine oder die andere Route einzuschlagen ist, und zwar abwechselnd, außer wenn die Absender auf dem Frachtbriefe eine bestimmte Route vorschreiben. Es wird dadurch vermieden, daß eine der Zwischenbahnen in Verlust käme, wenn die Güter nur auf einer andern Route befördert werden, und die Betheiligung aller vereinigten Bahnen wahrgenommen.

Im deutschen Eisenbahnverein ist ein Regulativ für die gegenseitige Wagenbenutzung festgestellt, welches für die Verbände stets Giltigkeit hat und nur einzelne Modificationen nach den örtlichen Verhältnissen erleidet; es ist in jenem auch die Verabredung von Zusatz- und Ausnahmebestimmungen bei den einzelnen Bahnen und Verbänden vorgesehen, und zwar sowohl für die Benutzung der Güterwagen als auch für die der Personen- und Gepäckwagen. Das Durchlaufen der ersteren bis zur Bestimmungsstation ist unter der vorgenannten Bedingung der Verladung gestattet, insofern die Bestimmungsstation im Bereiche der Verwaltungen des deutschen Eisenbahnvereins oder derjenigen Bahnen liegt, mit denen jene Verwaltungen in directem Güterverkehr stehen oder sonstige bezügliche Verabredung getroffen haben. Der Weiterlauf der Wagen bis zur Bestimmungsstation über die Grenzen des Vereins und der verbundenen Bahnen hinaus ist gegen Zahlung der Wagenmiethe unter der Beschränkung straffrei gestattet, daß die für die Wagenbenutzung bis zur Ausgangsstation und zurück festgesetzte Frist nicht überschritten wird. Nur wenn Steuerverschluß oder die Beschaffenheit des Gutes die Umladung unthunlich machen, können die Wagen ohne diese Beschränkung auch über die Ausgangsstation hinaus bis zur Bestimmungsstation weiterlaufen.

Unter der vorgedachten Voraussetzung, daß die für die Ausgangsstation festgesetzte Frist nicht überschritten wird, ist der Uebergang der Wagen auch dann gestattet, wenn im Bereiche des Vereins eine Beschränkung dieses Ueberganges Seitens einzelner Verwaltungen ausnahmsweise bestimmt sein sollte. Als Bestimmungsstation ist die Adreßstation der Ladung anzusehen.

Die fremden Wagen sollen dann auf dieser vorzugsweise rasch

entladen und soll eine beladene Rücksendung der leeren stets vorgezogen werden. Dabei ist darauf zu sehen, daß die Wagen wenigstens nach einer der nächst vor der Heimath liegenden Bahnen beladen werden, sie können daher auch auf einer andern Route zurückgehen, als auf der sie gekommen sind, aber rückbeladen dürfen sie nicht unterwegs benutzt werden. Werden sie von der Route abgelenkt, so ist bezüglich der dadurch für die transportirenden Verwaltungen entstehenden Nachtheile und der ihnen dafür zu gewährenden Entschädigung diejenige Bahn verantwortlich, welche die Ablenkung verschuldet hat. Die Benutzung eines rückkehrenden fremden Wagens im Binnenverkehr darf zwar statthaben, jedoch muß die hierdurch etwa entstehende Ueberschreitung der Benutzungsfrist von der betreffenden Verwaltung vertreten werden.

Es sind nun besondere Benutzungsfristen festgestellt, welche aus Lauf- und Ladefristen bestehen. Die ersteren richten sich theils nach der durchlaufenen Strecke, theils nach Lage der Fahrpläne innerhalb des einzelnen Verbandes; beim Uebergang aus dem einen in den anderen Verband lediglich nach der durchlaufenen Strecke unter Hinzurechnung der Ent- und Beladefrist. Diese Lauffristen betragen bis zu 5 Meilen einen Tag, über 5 bis 15 Meilen zwei Tage und für jede weiteren 15 Meilen einen Tag mehr. Die Ladefristen betragen zwei Tage, gleichviel ob der Wagen beladen oder leer zurückgeht. Die Zeiten des Ueberganges auf die fremde Bahn werden durch Eintragung der Stunde, zu welcher er erfolgt oder durch Annahme der dem Uebergange folgenden Mitternacht festgesetzt. In besonderen Fällen, z. B. Verkehrsstockungen oder dringenden Bedarfs, kann der Uebergang fremder Wagen von einer Verwaltung untersagt werden, ebenso daß bei der Rücktour ihre Wagen abgelenkt oder über die eigene Bahn hinaus beladen werden. Auch sichern sich die Bahnen gegenseitig zu, in dringenden Fällen mit ihren Wagen einander auszuhelfen. Für eine reglementswidrige Benutzung der Wagen sind dann Strafen festgesetzt, welche außer einer Verzögerungsgebühr (und den für die Benutzung der Wagen nach der durchlaufenen Meilenzahl zu zahlenden Achsgeldern) in einer Conventionalstrafe (auch Pönalien genannt) von 5 Thalern pro Wagen und jeden angefangenen Tag bestehen. Es kann dafür auch der Ersatz des nachgewiesenen höheren Schadens zu Gunsten der Wagen-Eigenthümerin verlangt werden.

Es schwebt in dieser Beziehung gegenwärtig ein höchst interessanter Proceß, der in einer Instanz bereits zu Gunsten der Klägerin, der Eigenthumsbahn, entschieden worden ist; doch liegt die Sache in diesem noch etwas anders. Nach den Bestimmungen über den Uebergang

der Wagen der österreichischen Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Preußen sollten deren Wagen bis Breslau gehen, dort umgeladen und dann wieder zurückgesandt werden. Im Jahre 1866 wurde der durch den Krieg unterbrochene Handelsverkehr wieder aufgenommen und zwar in sehr umfangreichem Maße, da die österreichischen Provinzen ihre Producte jetzt, nachdem sie mehrere Monate aufgesammelt worden waren, nach Preußen abzusetzen suchten. So wurde der Massenandrang der Güter ein bedeutender und war mit den vorhandenen Beförderungsmitteln und Betriebsvorkehrungen nicht zu überwältigen. Die leeren Fahrzeuge kamen, da überall sich der Verkehr vermehrte, nicht so schnell zurück, auf manchen Bahnhöfen waren die Wagen vollständig verfahren, so daß man weder aus noch ein wußte. Im Süden fehlten die Beförderungsmittel und Lieferanten sollen dort gezwungen gewesen sein, zum Transport per Achse ihre Zuflucht zu nehmen und die großen angesammelten Mastviehheerden aus Ungarn auf der Landstraße abgetrieben haben.

Ein Vertrag über den Wagen-Uebergang vom Jahre 1855 war 1860 modificirt und auch nach diesem 1865 noch ein Abkommen getroffen worden, daß Wagen der Nordbahn bis Dresden und Leipzig übergehen könnten. Jetzt waren aber einige Wagen auch über diese Endstationen hinausgegangen, demnach verspätet zurückgekommen. Die Nordbahn hat dadurch nach ihren Behauptungen erheblichen Schaden erlitten, da sie die bedeutende Zahl ausgebliebener Wagen nicht zur Verwendung hatte, und verlangte nun Schadenersatz außer den Pönalien, die zusammen mit den aufgelaufenen Zinsen seit drei Jahren, da die Forderung gestellt wurde, eine höchstbedeutende Summe ausmachen. Natürlich will die verklagte Bahn nicht die Verbindlichkeit der Zahlung anerkennen, weil die Wagen, für welche die Verzögerungsgebühren und Strafen verlangt werden, sämmtlich über ihr Gebiet hinausgegangen sind und daher die verspätete Rückstellung, sowie die Benutzung über Dresden und Leipzig hinaus den Hinterbahnen zur Last falle. Sie muß dann, sobald sie endgiltig zur Zahlung verurtheilt wird, diese Hinterbahnen mit ihren Forderungen in Anspruch nehmen und event. von ihnen die Erstattung der auf dieselben fallenden Beträge verlangen.

Es wird eine geraume Zeit vergehen, ehe diese fortgesetzten Processe werden beendet sein und ehe sie die verschiedenen Instanzen werden durchwandert haben.

Für den Uebergang der Wagen sind auch besondere Bedingungen maßgebend in Betreff der Beschaffenheit derselben an sich und zur Zeit ihres Ueberganges; namentlich soll dafür gesorgt werden, daß die zur Ver-

wendung kommenden Wagen in unbeschädigtem, vollkommen brauchbarem und die Sicherheit des Betriebs in keiner Weise gefährdendem Zustande sich befinden, auch den Bestimmungen in Bezug auf Construction entsprechen. Sie müssen die genauen Bezeichnungen ihres eigenen Gewichts, ihrer Tragfähigkeit und der Wageneigenthümerin, sowie der Nummer haben und die nöthigen Vorrichtungen zur Anlegung des Zollverschlusses enthalten, sobald sie zum Transporte von zoll- oder steuerpflichtigen Gütern bestimmt sind. Sie können zurückgewiesen werden oder es ist weitere Verständigung wegen ihres Weiterlaufs herbeizuführen, wenn beim Uebergange Ausstellungen in den genannten Beziehungen gemacht werden. Auch für etwaige Ueberladung der Wagen, wodurch deren Federn leiden und der Unbrauchbarkeit ausgesetzt sind, werden Strafen erhoben. Es sind besondere Anordnungen getroffen, in welcher Weise während der Zeit, daß die Wagen sich auf fremden Bahnen befinden, dieselben beaufsichtigt und behandelt werden müssen.

Die vorhin erwähnte Gewährung von Wagenmiethen, welche fremde Bahnen für die von einem Wagen auf ihrer Strecke durchlaufenen Achsmeilen zu zahlen haben, wird auch durch Vorschriften geregelt. Es wird darin bestimmt, daß sowohl für Hin- als für Rückfahrt Gebühren erhoben werden, deren Höhe bei verschiedenen Bahnen und Verbänden verschieden festgestellt ist. Gehen Wagen aus einem Verbande in den andern über, so wird, wenn nicht besondere Vereinbarungen bestehen, der Miethsatz von 9 Pfennigen pro Achse und Meile berechnet. In andern Vereinbarungen wird das Miethgeld nach der Benutzungsdauer und nach der vom Wagen durchlaufenen Strecke berechnet und beträgt 7 ½ Silbergroschen für jede 24 Stunden Benutzungszeit, 1 ½ Silbergroschen pro Wagenmeile. (Die Benutzungsgebühren sind theils so mäßig, theils die Rücklieferungsfristen so lang, daß es wohl vorkommt, daß Bahnen, welchen nicht eine besondere Zahl von Wagen zu Gebote stehen, immer noch bei Bezahlung der Gebühren ein Geschäft machen, wenn sie die fremden Wagen bis zum letzten Rücklieferungstermin auf der eigenen zum Waaren-Transport benutzen.) Dazu beträgt die Verzögerungsgebühr für jeden Tag, auch den angefangenen, der Verspätung bei Normirnng nach Wagenachsen 15 Sgr. pro Achse oder nach Wagen 1 Thaler pro Wagen. Es treten dann noch einzelne Fälle ein, in denen die Begleitpapiere fehlen und deshalb die Wagen angehalten werden; auch dafür sind Verpflichtungen angegeben und diejenige Verwaltung dann zur Tragung der Verzögerungsgebühr herangezogen, welche das Zurückbleiben verschuldete. Dagegen sind wieder mehrere Veranlassungen aufgeführt, welche von der Zahlung

befreien, wie wenn z. B. durch die steueramtliche Behandlung die rechtzeitige Beförderung eines Wagens verhindert wird, wegen Unfahrbarkeit einer Bahnstrecke oder bei Unglücksfällen, Beschädigungen der Wagen, polizeilichem Verbote der Entladung an Sonn- und Feiertagen. Zuletzt giebt es noch einige Bestimmungen in Betreff der Beschädigung der Wagen auf fremder Bahn und der Reparatur derselben. Es handelt sich dabei zunächst um die Feststellung der Beschädigungen und die Art derselben, dann um den Ort, wo die Reparaturen auszuführen sind, um die Reparaturen selbst. Es wird dabei auseinandergesetzt, welche der Bahnen und inwieweit sie verpflichtet ist, für die Reparatur oder den Ersatz des Wagens aufzukommen, in welcher Art die Liquidation erfolgt, wie die Abschätzung der Verluste vorzunehmen ist.

Diese Bestimmungen sind sämmtlich von dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen festgestellt und erweitert worden; aber in den Verbänden wurden fast überall Zusätze und Ausnahme-Bestimmungen aufgenommen.

## 21. Gebirgsbahnen.

Zu den Eisenbahnbauten dieser Periode ist noch ein bis dahin einzig dastehendes, zwar längst projectirtes, aber erst 1854 zum Betriebe gelangtes Unternehmen getreten, welches lange Zeit keine Nachahmung fand, die dann aber desto mächtiger von allen Seiten in den Vordergrund gestellt und unterstützt wurde.

Nachdem bereits 1842 die Strecken der k. k. privil. österreichischen Südbahn (südliche Staatsbahn) von Wien bis Gloggnitz, in den Jahren 1843 bis Juni 1846 von Mürzzuschlag bis Cilli, und 1849 von da bis Laibach eröffnet worden waren, folgte nach langjährigem Bau, dessen Beschreibung in den meisten illustrirten und nicht illustrirten Zeitschriften und Zeitungen jener Jahre gegeben wurde, die Eröffnung der Strecke von Gloggnitz über den Semmering nach Mürzzuschlag am 17. Juli 1854*) und die Beendigung der ganzen Bahn bis Triest um Mitte 1857. Durch die Vollendung dieser Semmeringbahn, auf welcher wegen der starken Steigungen besonders gebaute Maschinen zur Verwendung gelangten, wurde für Oesterreich eine der wichtigsten Verbindungen geschaffen, welche dem Staate die südlichen Provinzen näher brachte und ihm den

*) Die Data sind nach dem: Eisenbahn-Stations- und Orts-Verzeichniß der dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörigen Eisenbahnen ꝛc. von Dr. juris W. Koch (dem Redacteur der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen), Berlin 1869 (Nachtrag 1870), Verlag von Barthol & Comp. — angegeben.

bis dahin selbst auf neugebauten Chausseen nur sehr beschwerlichen Handelsweg nach Triest eröffnete. Ein großartiges Bauwerk war es, das über und durch die steirischen Alpen mit vielen Tunneln und unter unglaublichen Schwierigkeiten angelegt, durch seine Wichtigkeit die Kosten von 15 Millionen Floren vollständig aufwog, selbst abgesehen von dem militärischen Interesse für den Kaiserstaat. Wie sehr auch dieser gewonnen hatte, zeigte sich schon im italienischen Kriege, wo Oesterreich seine Kräfte wenigstens noch im Festungsviereck um Verona, bis wohin es zurückgedrängt worden war, verstärken konnte, und nachher im Kriege von 1866, in welchem die italienischen Regimenter nach Ungarn, die ungarischen nach Böhmen gebracht wurden, wenn auch die Erfolge dieser für günstig gehaltenen Dislocationen nicht den Absichten entsprachen.

Die Bahn blieb jedoch gewissermaßen Monopol des österreichischen Staates, der es zu eigenem Vortheil ausnutzte und von dem es abhing, wieweit er die Verbindung auch anderen Staaten zugänglich machen wollte. Noch weniger als Süddeutschland participirte Norddeutschland an den Vortheilen jener Bahn; es entstand daher das Streben, für diese Staaten eine eigne Verbindung über die Alpen zu schaffen, sobald Deutschland in ein engeres freundschaftliches Bündniß mit Italien eingetreten war, umsomehr als Frankreich durch die Durchstechung des Mont-Cenis eine Verbindung herzustellen suchte, welche befürchten ließ, daß der Handelsweg von England durch Frankreich nach Italien, nach den italienischen Häfen und nach Eröffnung des Suezkanals nach Ostindien dort seine Route nehmen, und Deutschland keine directen Handelsverbindungen erreichen, die erreichten einbüßen werde. Obwohl dieser Gegenstand in die spätere Periode gehört, so schien es doch des nahen Zusammenhanges mit der Semmeringbahn wegen geeignet, ihn zugleich mit der Besprechung desselben darzustellen, nämlich den Bau der St. Gotthard-Eisenbahn. Man wird uns einwenden, daß das keine deutsche Bahn ist, mithin die Erwähnung des Unternehmens nicht hierher gehöre. Aber das Project berührt so sehr die Interessen Deutschlands und der deutschen Eisenbahnen, die deutschen Staaten und Bahnen sind so sehr betheiligt an der Ausführung desselben, daß seiner Besprechung sehr wohl ein Platz hier gebührt. Deutschland kann keine Pacific-Eisenbahn aufweisen oder etwas Aehnliches, wie Amerika, aber für die Handelsbeziehungen wird die Gotthardbahn jener an die Seite zu stellen sein; jene verbindet den Atlantischen Ocean mit dem stillen Meere, sie bringt also Asien Europa näher, diese wird Europa auf einer andern Stelle mit Asien verbinden.

Zu einer Bahn über die Alpen waren drei Projecte entworfen, deren eines den Weg über den St. Gotthard, das andere über den

Simplon, das dritte über den Luckmanier vorschlug; zu diesen kam noch das von anderer Seite vorgeschlagene über den Splügen hinzu. Von französischer Seite wurde natürlich gegen das Project der Gotthardbahn gewirkt, und obwohl man dort einsah, daß der Bau einer solchen nicht würde verhindert werden können, da sich Italien und bedeutende Kräfte in Deutschland dessen angenommen hatten, so sollte wenigstens das Unternehmen durch gehörig unterstützte Gegenparteien verzögert werden. Man wollte wissen, daß das ohnehin Deutschland nicht freundlich gesinnte französische Haus der Rothschilds bei diesen Gegenoperationen stark betheiligt wäre. In dieser Zeit könnte dann, so meinte man dort, die Mont-Cenisbahn fertig werden, sich der Handelsverbindungen bemächtigen und womöglich die Ausführung des Projectes in Frage stellen. Wie sehr die französische Eifersucht dagegen erregt war, das trat in den Verhandlungen der Legislative im Juni 1870 bei Gelegenheit der Interpellation über die Gotthardbahn-Convention recht klar zu Tage. *)

Am 15. October 1869 hatte Italien mit der Schweiz einen Vertrag abgeschlossen wegen des Baus einer Eisenbahn über den St. Gotthard, nach dessen Bestimmungen die betheiligten deutschen Regierungen zum Beitritt aufgefordert wurden, welche zu Bern bereits ein dahin zielendes Protocoll unterzeichnet hatten. Da der Termin für die Geltung des Vertrages früher ablief, ehe dies geschehen, war ein weiteres Abkommen getroffen, wonach Baden, Würtemberg und der Norddeutsche Bund sich erklären sollten, ob sie dem Baue eine Subvention zu Theil werden ließen, deren Verweigerung den Ausschluß einer directen Verbindung zur Folge haben würde. So bestimmte Artikel 7. Es würden dann sowohl Reisende keine Billets für die ganze Tour erhalten, als auch Waaren umgepackt werden müssen, wodurch Kosten und Zeitverlust entständen. Durch geeignete Tarifbestimmungen könnten auch vom Norden kommende Waaren auf einem andern Wege zugeleitet werden. Die Vertreter der deutschen Regierungen traten zu Bern mit denen der Schweiz und Italiens zusammen, um sich über die Ausdehnung des Vertrages zu einigen. Die Beschlüsse dieser internationalen Gotthard-Conferenz, welche am 2. Februar 1870 ihre letzte Sitzung hatte, ergaben folgendes Resultat. Die Linien der Gotthardbahn führen von Luzern über Küßnacht und Immensee, sowie von Zug über St. Adrian nach Goldau; von hier über Flüelen und Biasca nach Bellinzona; in Bellinzona zweigt die Bahn einerseits über Lugano nach Chiasso, an-

---

*) Siehe in meinem Buche: Europa und der deutsch-französische Krieg 1870 und 1871. Leipzig 1871. Verlag von Fr. W. Grunow. Band I. Seite 28.

dererseits über Magadino nach der italienischen Grenze gegen Luino hin ab, mit weiterer Abzweigung noch Locarno. Die Gesammtlänge dieser Linien beträgt 263 Kilometer. Die höchste Höhe, welche die Bahn im Tunnel von Göschenen nach Airolo erreicht, ist 1162 $\frac{1}{2}$ Meter (über dem Meere). Der Haupttunnel soll 14900 Meter lang werden, also 2900 Meter länger als der im Mont-Cenis und 900 Meter länger als ein Tunnel der Pacificbahn, er wird also der größte der Erde sein. Während die betreffenden Nachbarstaaten für die Anschlüsse auf ihrem Gebiete sorgen, wird die Eidgenossenschaft dafür bemüht sein, daß die Centralbahn bei Basel durch eine Rheinbrücke mit dem badischen Netze verbunden wird. Die Dauer des Tunnelbaus am Gotthard und damit die Gesammtbauzeit der Bahn ist auf neun Jahre angenommen. Damit sich eine Unternehmungs-Gesellschaft finde, ist es als nothwendig erkannt, daß die betreffenden Staaten dem Werk mit einer Subsidie von 85 Millionen Franken zu Hilfe kommen, und zwar à fonds perdu, das heißt vorläufig solange die Bahn den Actionären nicht 7 Procent Zins und Dividende abwirft, verzichten die subventionirenden Staaten auf jede finanzielle Gegenleistung; was sie hingegen über 7 Prozent abwirft, soll zur Hälfte an die Staaten nach Verhältniß ihrer Subventionsbeiträge vertheilt werden. Von der Summe von 85 Millionen nimmt Italien 45 Millionen, die Schweiz 20 Millionen auf sich und in den Rest werden sich die deutschen Staaten theilen. Die Ueberwachung des Baues wie des Betriebes ist in die Hände des schweizerischen Bundesrathes gelegt, dem die Unternehmungsgesellschaft Caution leistet und welcher dafür verantwortlich ist, daß, wie es im § 6 der Verpflichtungsacte der Cantone heißt, der Betrieb in allen Theilen den Erfordernissen einer großen internationalen Linie entspreche. Derselbe behält sich zugleich die allfällig zur Wahrung der Neutralität und zur Vertheidigung des Landes nöthigen Maßregeln vor, dagegen haben die übrigen Subventionsstaaten das Recht, durch dem Bundesrathe namhaft gemachte Delegirte von dem Stande der Arbeiten an Ort und Stelle Einsicht zu nehmen. Jedes Jahr wird außerdem eine gemeinschaftliche Verification der Tunnelbauten am Gotthard und am Monte Cenere vorgenommen. Sollte irgend ein an der Bahn gelegener Canton dem Bau oder Betrieb derselben Hindernisse in den Weg legen, so tritt die Eidgenossenschaft in die Rechte und Befugnisse desselben. Allenfalsige Streitigkeiten, die zwischen derselben und der Unternehmungs-Gesellschaft eintreten sollten, werden vom schweizerischen Bundesgericht entschieden. Auch über die von der Unternehmungs-Gesellschaft zu erhebenden Taxen wurden Bestimmungen getroffen. Die ausführende Verwaltung wurde verpflichtet,

für jedes Jahr Programm und Voranschlag der in dem großen Gotthard-Tunnel auszuführenden Arbeiten zu überreichen und den andern Staaten alljährlich Kenntniß zu geben von dem Betrage der Summe, die verbraucht ist.

Baden, das sich bei jedem patriotischen ächt deutschen Unternehmen stets unter den ersten auszeichnete, sicherte an jener Subventionssumme 3 Millionen Franken zu; Würtemberg weigerte sich zunächst, zögerte längere Zeit, die Nachtheile seiner Ausschließung lagen aber doch zu sehr auf der Hand, als daß es sich endgiltig hätte ausschließen sollen, wogegen der Bundeskanzler bald die Zusage ertheilte, er werde die Angelegenheit dem Reichstag vortragen, dessen Genehmigung er in Aussicht stellte, während auch einige Eisenbahnverwaltungen mit Subventionen eintreten zu wollen sich bereit erklärten. Auch von Belgien und Holland, welche nicht minder betheiligt sind, erwartete man eine Betheiligung.

Der Norddeutsche Reichstag genehmigte die Vorlage und das unter dem 31. Mai 1870 erlassene Gesetz, betreffend die St. Gotthard-Eisenbahn lautete folgendermaßen:

Wir Wilhelm, v. G. G. König von Preußen, verordnen im Namen des Norddeutschen Bundes, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

§ 1. Das Bundes-Präsidium wird ermächtigt, dem zwischen Italien und der Schweiz am 15. October 1869 über die Herstellung und Subventionirung der Gotthardbahn abgeschlossenen Staatsvertrage beizutreten und dem Unternehmen eine nach Maßgabe des Artikels 17 des Vertrages zahlbare Subvention in Höhe von zehn Millionen Francs, einschließlich eines Zuschusses preußischer Eisenbahngesellschaften im Betrage von zwei Millionen Francs, zuzusichern.

§ 2. Bleibt der Zuschuß der Eisenbahngesellschaften hinter dem Betrage von zwei Millionen Francs zurück, so ist die Subvention (§ 1) entsprechend zu verringern.

Urkundlich ꝛc.

Gegeben Schloß Babelsberg, den 31. Mai 1870.

gez. Wilhelm.

Gr. v. Bismarck-Schönhausen.

Eine demgemäß geschlossene und am 20. Juni 1870 in Varzin und Berlin untergezeichnete Convention zwischen den Vertretern der Schweiz, Italiens und des Norddeutschen Bundes lautet:

Da Se. Majestät der König von Italien und der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft nach dem Wortlaute des Schlußprotocolls vom 13. October 1869 Seine Majestät den König von Preußen eingeladen haben, Namens des Norddeutschen Bundes der den 15. October 1869 zwischen Italien und der Schweiz abgeschlossenen Convention für den Bau einer Eisenbahn durch den St. Gotthard zur Verbindung der deutschen mit den italienischen Bahnen beizutreten, und da Se. Majestät der König von Preußen zur Vollendung des Werkes die Bemühungen des Norddeutschen Bundes mit denjenigen Italiens und der Schweiz zu verbinden wünscht, so haben Ihre Majestäten der König von Preußen und der König von Italien und der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft beschlossen, zu diesem Zwecke eine Convention abzuschließen und haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt die Herren 2c.

Nach Austausch der Vollmachten sind dieselben über folgende Artikel einig geworden:

Art. 1. Der Norddeutsche Bund tritt der unterm 13. October 1869 zu Bern zwischen Italien und der Schweiz abgeschlossenen Convention bei und verpflichtet sich, die Summe von 10 Millionen Franken von den im Art. 16 genannter Convention festgesetzten Subsidien zu übernehmen. In dieser Summe von 10 Millionen sind inbegriffen die Subsidie von einer Million die von der Verwaltung der Rheinischen Bahnen votirt wurde, und die Subsidie von einer Million, welche die Eisenbahnverwaltung von Berg votirt hat, so daß die oben angeführte Summe von zehn Millionen um den Betrag genannter Subsidien, die von Seite der bemeldeten Bahn-Verwaltungen erwartet werden, vermindert würde, in dem Falle, daß der Beschluß dieser Verwaltungen von den betreffenden Generalversammlungen nicht ratificirt würde.

Art. 2. Die hohen Contractanten sind einig geworden, die in Artikel 21 der Convention vom 15. October 1869 festgesetzte Frist, die schon durch die Zusatzartikel zu dieser Convention ausgedehnt worden ist, bis zum 31. Januar 1871 zu verlängern.

Art. 3. Der Norddeutsche Bund verpflichtet sich, die von der Schweiz und von Italien zur Vollziehung des Art. 22 der Convention vom 15. October 1869 bereits gethanen Schritte zu unterstützen, und wird seine guten Dienste leihen, um die nach den Artikeln 16 und 20 oben erwähnter Convention von Deutschland zu übernehmende Subsidiensumme zu ergänzen.

Wenn in der neuen, in Art. 2 festgesetzten Frist diese Ergänzung

der Subsidien von Deutschland nicht gesichert wäre, so würde die gegenwärtige Convention, wie die vom 15. October 1869, als dahingefallen betrachtet werden.

Art. 4. Die gegenwärtige Convention wird der Ratification unterstellt, und die Ratificationen werden zugleich mit denjenigen der Convention vom 15. October 1869 in Bern ausgewechselt werden. —

In der Deputirtenkammer zu Florenz wurde das Gotthardbahngesetz gegen Mitte Juni d. J. erst berathen nnd namentlich von Perruzzi dagegen Einwürfe gemacht, so daß der Erfolg der Abstimmung zweifelhaft war. Aber sowohl der Berichterstatter Mordini wies die commercielle Nützlichkeit der Bahn nach, welche gleichzeitig bezwecke, das Freundschaftsband mit Deutschland und der Schweiz enger zu knüpfen, als der Finanzminister, welcher die Wichtigkeit derselben und die Vortheile für alle Provinzen Italiens hervorhob. Die Regierung wurde zur Emission einer fünfprocentigen Anleihe Behufs Bezahlung der auf Italien entfallenden Quote ermächtigt und das ganze Gesetz am 15. Juni mit 161 gegen 55 Stimmen angenommen. Kurze Zeit nachher nahm auch der Senat dasselbe nach kurzer Debatte an. Die kürzlich abgeschlossenen Verträge der Schweiz mit Deutschland, der Handels- und Zollvertrag mit dem Zollverein, sowie der früher abgeschlossene und künftig mit einigen Modificationen zu versehende Handelsvertrag mit Italien werden geeignete Einleitungen für die sich später entwickelnden directen Handelsverbindungen sein.

Den Bau der Gotthardbahn haben die schweizerische Centralbahn und die Nordostbahn zu übernehmen und auszuführen erklärt, sie sind auch bereit, den Bau einer festen Rheinbrücke bei Basel zu bewerkstelligen, um so die Beschlüsse der Berner Conferenz ganz zu erledigen. Bei Gewährung der Concessionen wurden besondere Bestimmungen betreffend den Rückkauf der Bahn von der Gotthardgesellschaft getroffen, welche der Erwähnung werth sind: Im Falle des Rückkaufes im 30. 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache, im 90. Jahre der 20fache, im 99. Jahre der 18fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, wobei die durch den Staatsvertrag begründeten Rechte der Subventionen vorbehalten bleiben und die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das über dieselben hinaus verwendete Anlagecapital betragen darf. Von dem Reinertrage sind Summen, welche auf Abschreibungsrechnung ge-

tragen oder einem Reservefonds einverleibt werden, in Abzug zu bringen. Die Bahn muß dann, zu welchem Zeitpunkt auch der Rückkauf erfolgen möge, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abgetreten werden, andernfalls ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen ist.

Der Verkehr von England nach Ostindien wird dann auf dieser Route, als dem kürzesten Wege, erfolgen. Dann wird sich für Deutschland auch der Suezkanal noch erfolgreicher zeigen, da diesem Verkehre drei Wege eröffnet sein werden, welche mit einander concurriren, um in das Innere Deutschlands zu gelangen: der Weg zu Wasser über Constantinopel und die Donau herauf oder über Triest und den Semmering nach Wien, demnächst aber unabhängig von Oesterreich über die italienischen Hafenplätze und die Gotthardbahn. Bis dahin wird Deutschlands Schifffahrt sich erweitert und im mittelländischen Meere festen Fuß gefaßt haben. Alle Producte Japans, Chinas, Ostindiens, Australiens und der Ostküste Afrikas werden diesen Weg nehmen und die Handelsverträge mit jenen Ländern werden dann ihre volle Bedeutung für Deutschland gewinnen. Man wird am rothen Meere Handels-Colonien und Kohlenstationen anlegen, um sich den Verkehr zu sichern und die möglichsten Vortheile aus dieser Verbindung zu ziehen. Schließlich wird die Gotthardbahn auch der Semmeringbahn eine bedeutende Concurrenz machen und sie zwingen, ihre hohen Frachtsätze zu ermäßigen, ihr Monopol der Alpenbeförderung aufzugeben und in dem Hafen von Triest nicht die österreichischen Handelsinteressen allein zu begünstigen. So werden die Producte Deutschlands schneller und in größerem Umfange exportirt werden, es wird seine Fabrikate aus Wolle, Leinen, Eisen, Holz, Glas, Leder mit größerem Erfolge ins Morgenland verfrachten und gegen dessen Producte austauschen.

Der Merkwürdigkeit wegen fügen wir hier nur einige kurze Notizen über eine in der benachbarten Schweiz kürzlich eröffnete Bergbahn bei, bei welcher es nicht gilt, den Berg zu überschreiten, sondern ihn zu erklimmen. Jene Bahnen führen über die Berge hinauf und wieder hinab nach dem Meere, diese, die Rigibahn, steigt vom Vierwaldstädter See aus auf Luzerner Gebiet in Steigungen von 22 bis 25 Procent auf, um den Rigi bis zum Rigi-Kaltbade zu erreichen, und man erfand dazu ganz neue Constructionen für Locomotiven und Personenwagen. Die Locomotive ist eine stoßende zweiachsige, 200 Centner schwer mit aufrechtstehendem Röhrenkessel, mit Wasser-, Kohlen- und Gepäckraum. Dazu kommt ein gleichfalls zweiachsiger Personenwagen zu 70 Personen, mit Hängesitzen, wie sie in Amerika seit mehreren Jahren bei Philadelphia

auf dem 5300 Fuß hohen Mount Washington im Betriebe sind. In die Mitte des Geleises kommt eine gezahnte Stange zu liegen, in welche ein in der Mitte der Längenachse angebrachtes Zahnrad eingreift, außerdem sind besondere Vorkehrungen zu raschem Bremsen getroffen. Der Zug legt in einer Stunde fünf Kilometer zurück. Man rechnet darauf, daß von den 40000 Besuchern des Rigi mindestens 25000 diese Bahn benutzen werden und daß sie demnach gut rentiren werde.

# V. Abtheilung.

## Vierte Periode. Von 1860 bis in die Mitte des Jahres 1870. Beendigung des Eisenbahn-Hauptnetzes. Concurrenzen.

---

### 22. Einfluß der politischen Lage. Verträge Oesterreichs.

Im sechsten Jahrzehnt hatte die Erweiterung des Eisenbahnnetzes in Deutschland einen so kräftigen Anlauf genommen, daß der im Jahre 1853 ausgebrochne Krieg der beiden Westmächte in Verbindung mit der mohammedanischen Türkei gegen das christliche Rußland auch in seinem weiteren Verlaufe nicht die beschränkenden Einwirkungen darauf ausübte, wie man sie befürchtet hatte. Allerdings waren die deutschen Staaten hier nicht direct betheiligt; Preußen hatte eine wohlwollende neutrale Haltung zu Rußland eingenommen (wofür sich England unter ausdrücklicher Hindeutung darauf im letzten, dem deutsch-französischen Kriege revanchirte); während die übrigen deutschen Staaten kein Interesse an irgend einer Betheiligung hatten, war Oesterreich zwar ebenfalls neutral, spielte jedoch Rußland gegenüber eine zweideutige Rolle und neigte sich mehr zur Partei der Westmächte, denen sich Italien offen angeschlossen hatte. Wenn aber selbst bis zum Friedensschluß keine Nachwirkungen oder doch noch nicht erhebliche eintraten, so blieb Deutschland doch nicht ganz verschont von den Folgen des Krieges, als die Eifersucht und Beklemmung Oesterreichs wegen des bereits bei den Pariser Friedenscongreß-Verhandlungen zu Tage tretenden Emporsteigens Sardiniens die gegenseitige Gereiztheit beider Staaten immer mehr verschärfte und sie dem unvermeidlichen Kriege zuführte. Rußland war Preußen für seine Haltung verpflichtet und zeigte sich erkenntlich, aber gegen Oesterreich konnte es seinen Groll nicht verhehlen, wogegen es sich versöhnlich bald Frankreich und Italien wieder näherte. Oesterreich war isolirt, diese Isolirung führte den Verlust der Schlacht von Magenta herbei und den Frieden von Villafranca (10. Nov. 59), wodurch Napoleon

seinen Einfluß in Italien an die Stelle des österreichischen zu setzen versuchte.

Daß die Rückwirkung der Beängstigung vor den Folgen dieser Ereignisse auf alle Verhältnisse nicht ausbleiben konnte, ist natürlich. Es traten aber noch andere Einwirkungen dazu. In Folge des übermäßigen Einflusses der Feudalpartei in Preußen in Verbindung mit den klerikalen Bestrebungen war die Politik ohnmächtig und in ein gewisses Abhängigkeitsverhältniß zu Oesterreich herabgesunken, so daß alles gedrückt erschien und Handel und Wandel selbst trotz der Bemühungen der Reactionspartei einer Krisis entgegenging, die bereits 1857 ausbrach und im nächsten Jahre auch auf die Einnahmen der Eisenbahnen einwirkte. Die Dividenden fielen schon für dieses Jahr bedeutend magerer aus und als der italienische Krieg ausgebrochen war, fielen die Actien enorm, die Speculation ruhte, die Production beschränkte sich in Gewerben und Fabriken auf den Nothbedarf, und der Ertrag der Eisenbahnen sank auf einen Standpunkt, wie er zehn bis zwölf Jahre vorher am Ende der früheren Periode gewesen war. Es verzichteten sogar einzelne Eisenbahnverwaltungen, welche in wohlgeordneten Verhältnissen standen, auf die Ausführung neuer Bauprojecte, wozu sie bereits die Concession erlangt hatten und durch deren Ausführung sie ihrem Unternehmen eine weitere Betriebsfähigkeit geschaffen hätten. So verzichtete Anfang 1860 die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft auf die Concession zur Ausführung einer Eisenbahn von Posen nach Bromberg und dieser Verzicht wurde durch die Staatsregierung genehmigt und die Concession für erledigt erklärt. Acht Jahre später wurde erst wieder darauf reflectirt und unter gänzlich veränderten Verhältnissen und Bedingungen die Concession nochmals erworben.

Nur sehr langsam erholte sich die Speculationslust. Die Regentschaft in Preußen und das Ministerium Hohenzollern vermochten nicht sogleich ihre Wirkung zu üben, wie man erwartete, weil einerseits der Widerstand der Absolutisten sich gegen alle neuen Einrichtungen und Beschlüsse der Abgeordneten sperrte, andrerseits die Haltung in Frage kam, welche man Oesterreich gegenüber einnehmen sollte. Als sich diese durch die Mobilmachung einiger Armeecorps zur Durchführung der Neutralität documentirte, suchte sich Oesterreich den übrigen deutschen Staaten zu nähern sowohl in Handelsbeziehungen als in dem Streben, sie zu Beschlüssen gegen Preußen im deutschen Bunde zu veranlassen; es legte so den Keim zu den späteren Verwickelungen, die jetzt noch durch die Beschlüsse des Bundestages nach den Anträgen Preußens beigelegt wurden. Noch im Jahre 1860 beschränkten sich alle Geschäfte

auf die Grenzen des Bedürfnisses. Erst als die Ruhe vollständig wieder hergestellt war, hob sich auch der Eisenbahnverkehr und nahm von 1862 ab einen ungewöhnlichen Aufschwung, den namentlich Getreidetransporte sowie Kartoffelsendungen aus den östlichen Provinzen in die westlichen, wo Mißernten gewesen, hervorbrachten. Im Jahre 1864 gewannen außerdem einige der deutschen Bahnen, welche in den verschiedenen Linien den Verkehr nach Hamburg vermittelten, durch die Militärtransporte nach Schleswig-Holstein zum dänisch-deutschen Kriege bedeutende Einnahmen. Die vorgenannten Eisenbahnverbände wirkten ebenfalls dazu mit, den Verkehr zu heben, die vorhandenen Bahnen auszudehnen, neue Verbindungen herbeizuführen und neue Projecte auftreten zu lassen, welche den vollständigen Ausbau des Eisenbahnnetzes anstrebten.

Mitten in der gegenwärtigen Periode traten Ereignisse ein, welche sie gewissermaßen in zwei Abschnitte theilen, die sich im Jahre 1866 begrenzen; dieses durchbrach einerseits die Abgeschlossenheit Oesterreichs gegen Norddeutschland, andrerseits aber legte es den Grund zu dessen vollständiger Trennung von Deutschland. Durch den Prager Frieden hatte sich Oesterreich verpflichten müssen, seine Grenzen für Eisenbahnverbindungen nach Preußen hin zu öffnen, in Folge seiner Verschwörung mit den deutschen Mittel- und Südstaaten vor und in dem Kriege hatte es seine Ausschließung aus Deutschland verwirkt. Man kann trotzdem nicht im Zweifel sein, auch nach dieser Zeit, wie früher bemerkt wurde, noch eine gewisse Zusammengehörigkeit mit den deutschen Theilen Oesterreichs und seiner Regierung anzuerkennen, wie sie dort selbst sowohl, als auch in neuester Zeit in diplomatischen und hohen Kreisen zum Ausdruck gebracht wurde, und seine deutschen Institutionen, an diesem Orte sein Einsenbahnwesen neben dem deutschen in Betracht ziehen zu sollen.

Die neu angeregte Lebendigkeit des Verkehrs auf den Eisenbahnen wurde durch das Gedeihen vieler anderer Institutionen und der Gewinnung von Landesproducten, in vielen Landestheilen auch durch die Ausnutzung der günstigen örtlichen Verhältnisse der Cultur erhöht, während wechselseitig diesen wieder durch die Vermehrung und Erweiterung der Eisenbahnen ein Aufschwung bereitet wurde.

In Bayern wirkten alle diese günstigen Verhältnisse zusammen. Dieses Land ist reich an schiffbaren Flüssen, wie Donau, Rhein, Main, Regnitz, Inn, Salzach, wozu noch der Ludwigskanal tritt, die Verbindung zwischen Main und Donau. Außerdem besitzt es weit über 4000 Stunden Landstraßen, auf denen im Verein mit Flüssen und Eisenbahnen seine Producte aus den Forsten, aus 7 Salinen, 49 Braunkohlengruben,

Torfstichen, Eisenhütten, sein Hopfen, Tabak, Getreide und andere Erzeugnisse des Ackerbaus verfrachtet und den Anschlußlinien zugeführt werden können.

Auch Baden erzeugt Getreide über seinen Bedarf zur Ausfuhr, versendet dieses und mehrere Producte nach auswärts, liefert aus dem Walde, der fast den dritten Theil des Landes ausmacht, die besten Hölzer zum Schiffsbau nach Holland. Durch seinen Anschluß an den Zollverein im Jahre 1835 ist in Baden die Industrie und das Fabrikenwesen gediehen, und seine Spinnereien, Bijouterie- und Tabakfabriken liefern eine reiche Production. Westfalen und Rheinland geben ihre Schätze an Kohlen und Eisen her, und von Hamburg erhalten sie die überseeischen Waaren und Producte. Von dort war früher auch der Verkehr nach den östlichen und südöstlichen Theilen Deutschlands ein reger, derselbe wurde jedoch durch die im Jahre 1857 erfolgte Aufhebung des Sundzolls von Stettin dorthin übernommen, woher nunmehr alle Colonialwaaren eingeführt wurden. Die Berlin-Stettiner, die Stargard-Posener und Breslau-Posener Bahn, theilweise auch die Ostbahn vermitteln jetzt sofort die Weiterbeförderung. Die Meßgüter von und nach Leipzig und Frankfurt haben nach allen Richtungen ihren Weg genommen; aus Oesterreich bezüglich Ungarn kommen, nachdem sich endlich Oesterreich dem Zollverein angeschlossen hatte, die Getreidemassen, welche sich theils über Schlesien, von wo man bereits 1858 für Getreide nach der Ostbahn, der Niederschlesisch-Märkischen, der Niederschlesischen Zweigbahn, nach Dresden und Leipzig ermäßigte Tarife vereinbart hat, nach denen dann auch die Hülsenfrüchte berechnet wurden, — bis nach der Ostsee, theils über Bodenbach nach Dresden und Hamburg, abwechselnd aber auch über Salzburg, Lindau, München nach der Schweiz bewegten. Wäre in Ungarn mehr für Straßen gesorgt, was dort selbst bis in die neueste Zeit verabsäumt worden ist, so würde auch für Oesterreich die Productivität ersprießlicher werden. Es ist aber alle Aussicht dazu vorhanden, daß künftig durch die jetzt selbstständigere Regierung Ungarns mehr dafür geschieht, welche in diesem Jahre begonnen hat, Eisenbahnbauten auf Staatskosten zu unternehmen. Der ungarische Staat nimmt unter der Garantie seiner gesammten Einkünfte eine Anleihe auf zum Bau der Gömörer Eisenbahn, einer Fortsetzung und Verbindung der k. ungarischen nördlichen Staatsbahn, welche 12—14 Procent Reinertrag giebt, er giebt die Papiere sogar zum Course von 79 aus und amortisirt sie in 40 Jahren.

Als Oesterreich nach dem italienischen Kriege isolirt dastand, suchte es, wie bereits angedeutet wurde, nach mehreren Richtungen hin An-

näherungen und zwar einerseits an Bayern, an dessen Eisenbahnen es sich anschloß, andrerseits ungeachtet der geheimen Aufstachelungen in den süddeutschen Staaten und seines wenig aufrichtigen Sinnes gegen Preußen an dieses. Es wurden die Verbindungen hergestellt von Prag über Pilsen nach Schwandorf zwischen Nürnberg und Regensburg (1861. 62) und von Linz nach Wels mit dem nördlichen Anschluß an Passau und südwestlich über Salzburg nach Traunstein und München, die beiden wichtigsten Linien zwischen Oesterreich und Bayern, welche sowohl den Verkehr aus Ungarn wie aus Galizien eröffneten. So war materiell auch die Vereinigung beider Länder angestrebt worden, wie sie sich politisch genähert hatten; vier Jahre später, als dadurch Preußen sich nothgedrungen sah, den alten Bundestag zu sprengen, betheiligten sich die Bayern an Oesterreichs Seite am Kampfe gegen Preußen.

Die österreichische Regierung hatte mit Preußen einen Staatsvertrag (am 23. Februar 1861) geschlossen, in welchem nicht allein eine Anschlußbahn von Neuberun nach Oswięcim (Auschwitz) zwischen der Oberschlesischen und Kaiser Ferdinand-Nordbahn, sondern auch von einem Punkte in der Gegend von Nicolai über Pleß nach Dzieditz zur Verbindung der Rendza-Kattowitzer mit jener gestattet wurde. Für die erste Strecke stellte die österreichische Regierung eine Concession an die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft in Aussicht, für die zweite eine solche, sobald die preußische Regierung einer in Preußen domicilirten Gesellschaft oder einem Privatunternehmer die Concession ertheilt haben würde. Die letztere Verbindung ist erst vor einem Jahre durch die Rechte-Oderufer-Eisenbahngesellschaft ausgeführt worden. In dem Vertrage wurde festgestellt, daß die österreichische Regierung dem Unternehmen dieselben Erleichterungen zu Theil werden lasse, welche die in Oesterreich etwa künftig zu erlassenden Verordnungen für andere ohne Zinsgarantie des Staates unternommene Eisenbahnen im Allgemeinen und grundsätzlich einräumen werden. Es sollen auch alle gesetzlichen Bestimmungen, welche vom Tage des Abschlusses dieses Vertrages an gerechnet in Beziehung auf Eisenbahnunternehmungen von der k. k. österreichischen Regierung erlassen werden, auf die in Rede stehenden Eisenbahnen für die Dauer der Concessionsfrist nur Anwendung finden, soweit jene Bestimmungen mit diesem Vertrage und der Concession nicht in Widerspruch stehen. Dann folgen Verabredungen in Betreff der Spurweite, der Herstellung der Eisenbahnen und deren Betriebsmittel nach gleichmäßigen Grundsätzen, damit letztere ungehindert nach den anschließenden Bahnen übergehen können, ebenso in Betreff der Signaleinrichtungen und der Ueberwachung der Betriebsfähigkeit der über-

gehenden Dampfwagen und Fahrzeuge. Die volle Landeshoheit (auch Ausübung der Justiz- und Polizeigewalt) bleibt in Ansehung der die Gebiete der Contrahenten durchschneidenden Bahnstrecken auf dem preußischen Sr. Maj. dem König von Preußen, auf dem österreichischen Sr. Maj. dem Kaiser von Oesterreich ausschließlich vorbehalten. Preußische Unterthanen, welche die Eisenbahnverwaltungen beim Betriebe der Bahnstrecke im österreichischen Gebiet anstellen werden, scheiden dadurch nicht aus dem preußischen Unterthanenverbande. Jedoch sollen die Stellen der Localbeamten auf diesen Strecken, mit Ausnahme der Bahnhofsvorstände, der Erhebungs- und Telegraphen-Beamten, thunlichst mit Angehörigen des österreichischen Staates besetzt werden. Die Betriebsbeamten sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung rücksichtlich der Disciplinarbehandlung nur der Anstellungsbehörde, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen. Die Genehmigung der Fahrpläne und Tarife soll mit Beachtung der für die auf österreichischem Gebiete belegenen Bahnstrecken gegebenen Concessionsbestimmungen derjenigen Regierung vorbehalten bleiben, in deren Gebiete die betreffende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat. Die Tarifsätze für die in den beiderseitigen Gebieten zu bauenden Bahnstrecken sollen nach gleichen Grundsätzen festgestellt werden. Die nächsten Artikel behandeln die Gleichstellung der Bewohner beider Staaten hinsichtlich der Beförderungspreise, die Abfertigung der Transporte, die Bahnpolizei, den Betriebswechsel, die Grenzzollämter, die Revisionen des Passagiergepäcks und der Güter, die Paß- und Fremdenpolizei, die Benutzung der Eisenbahnen zum Brief- und Fahrpost-Verkehr, zur Anlegung von Telegraphenleitungen. Zuletzt wird vereinbart, daß, wenn die preußische Regierung sich veranlaßt finden sollte, die Actien der Eisenbahngesellschaft allmälig aus eigenen Mitteln zu amortisiren, oder das erwähnte Eisenbahnunternehmen anzukaufen, die Concessionsrechte hinsichtlich der auf österreichischem Gebiete liegenden Bahnstrecken auf dieselbe übergehen, welche sodann die damit verbundenen Verpflichtungen übernimmt. Doch behält sich die österreichische Regierung vor, nach Ablauf von dreißig Jahren die auf ihrem Gebiete liegende Strecke gegen Erstatttung der Anlagekosten in Eigenthum zu übernehmen.

Zu diesem Vertrage wurden noch besondere Bestimmungen erlassen in denen u. a. auch festgesetzt war, daß die Eisenbahnbrücke über die Weichsel jedenfalls, soweit sie auf österreichischem Gebiete liegen wird, mit Sprengminen zu versehen sei, über deren Anlage der Eisenbahn-Gesellschaft bei Genehmigung der Pläne die nähere Mittheilung zukommen

werde. Dieselbe wird auf die Beobachtung der Eisenbahnbetriebs-Ordnung vom 16. November 1851 und des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 hingewiesen, es wird ihr das Recht der Expropriation zugestanden, sie wird endlich verpflichtet, für den innerhalb des österreichischen Gebietes stattfindenden Dienst solche Beamte, Diener oder Arbeiter wissentlich nicht zu verwenden, welche wegen Verbrechen oder Vergehen, wegen Schleichhandel oder schwerer Gefällsübertretungen rechtskräftig verurtheilt oder blos wegen Mangels rechtlicher Beweise von der Untersuchung enthoben worden sind. Es folgen besondere Verpflichtungen für die Herstellung von Staats- und Betriebstelegraphenleitungen, von Tarifen für Militär-Transporte (zu ermäßigten Preisen). Die Concession wird auf neunzig Jahre ertheilt, nach deren Ablauf die Bahnstrecke in das freie Eigenthum der österreichischen Staatsverwaltung übergeht.

Die Concessions-Urkunde des Kaisers von Oesterreich für den Bau der Strecke bei Neuberun bis Oświęcim an die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft ist vom 3. Juli 1861 datirt und enthält im Wesentlichen die oben angegebenen Bestimmungen wieder, wie sie in der Gesetzsammlung Nr. 5359 Seite 193 bis 202 pro 1861 enthalten sind.

Der Verkehr über Oświęcim hinaus wurde, nachdem die Strecke im März 1863 eröffnet worden war, bald ein lebhafter, und Oesterreich schadete seinen eigenen Interessen, daß es sich erst durch den Krieg von 1866 dazu bringen ließ, dem Verkehre weitere Anschlüsse zu bieten. Durch die bei Unterzeichnung des Prager Friedens zwischen Preußen und Oesterreich vollzogene Erklärung d. d. Prag, den 23. August 1866, sowie durch den auf Grund desselben zwischen den genannten Regierungen geschlossenen Staatsvertrag vom 5. August 1867 hatte sich die österreichische Regierung verbindlich gemacht, nicht nur die früher beanstandete Herstellung einer Eisenbahn von einem geeigneten Punkte der Prag-Brünner Eisenbahn bei Wildenschwert bis zur preußischen Grenze bei Mittelwalde in der Richtung auf Glaz zu gestatten und zu fördern, sondern auch an anderen Punkten der schlesischen Grenze Verbindungen zwischen den benachbarten Bahnen zu gestatten. So entstand der Anschluß der 1865 bis 1867 vom Staate gebauten und als Theil der Niederschlesisch-Märkischen Bahn verwalteten Gebirgsbahn, (von Kohlfurt und Görlitz über Lauban und Greifenberg nach Hirschberg und von dort über Ruhbank und Gottesberg nach Dittersbach, seit 1869 an die Freiburger Bahn bei Waldenburg sich anschließend,) welche von Ruhbank über Landeshut und Liebau nach der Landesgrenze fortgeführt wurde, an die Südnorddeutsche Verbindungsbahn nach Josefstadt und Pardubitz.

Es wurde dadurch ein neuer Verbandverkehr von der Oberschlesischen über die Freiburger, Schlesische Gebirgsbahn, an die Südnorddeutsche, die österreichische Staatseisenbahn, die böhmische Westbahn über Pilsen und Furth a/W. und nach Bayern geschaffen.

Es wurden dadurch ferner die Anschlüsse für die nächsten Jahre bei Wildenschwert zur unmittelbaren Einmündung in die Prag-Brünner Bahn, bei Leobschütz nach Jägerndorf, bei Neisse nach Zuckmantel, bei Görlitz an die Lausitzer Grenze nach Reichenberg theils festgestellt, theils in nahe Aussicht genommen. Auch zur Erleichterung des Verkehrs wurde in neuester Zeit ein Abkommen zwischen Oesterreich und Preußen getroffen, wonach an der Grenze das Gepäck der Reisenden keiner Untersuchung mehr unterzogen werden soll.

Was die österreichischen Bahnen selbst betrifft, so hat in dem letzten Jahrzehnt ein bedeutender Aufschwung derselben stattgefunden, der auch die materiellen Kräfte Oesterreichs gehoben hat. Lange genug hatte der schutzzöllnerische Einfluß diese Entwickelung zurückgehalten, insofern die Speculation gegen eine Entwickelung des auswärtigen Handels auf die Aufrechterhaltung der Schutzzölle gerichtet war und dadurch auch jene verhinderte. Oesterreich schloß Handelsverträge ab und dies bedingte den weiteren Bau von Eisenbahnen und Anschlüssen. Ende 1865 besaß Oesterreich einschließlich Ungarn 863 Meilen Eisenbahnen. Davon fielen im nächsten Jahre etwa 48 Meilen an Italien. Im Jahre 1868 war die Meilenzahl nach Abzug jener bereits auf $1005,_{068}$ gestiegen, wozu noch 314 Meilen früher concessionirter und im Bau begriffener und $304,_{8}$ Meilen neu concessionirte kamen. Dazu wurden aus dem Zollverein bedeutende Quantitäten Schienen und Maschinen herangezogen, während auch der Export größere Dimensionen annahm. Die Ausfuhrartikel aus Oesterreich bestehen namentlich aus Garten- und Feldfrüchten, Brenn- und Baustoffen, gewebten und gewirkten Waaren, Maschinen und kurzen Waaren; als Gegenstände der Einfuhr sind besonders Colonialwaaren, Südfrüchte, Arznei- und Farbestoffe, Webe- und Wirkstoffe zu nenuen. Im Jahre 1868 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen über 58 Millionen Centner Getreide verfrachtet, wovon man 25 Millionen Centner exportirte, wogegen der Werth der Einfuhr von Schienen auf 6,839,000 Gulden stieg. Sollte erst das von Bontoux, General-Director einer österreichischen Bahn, vorgeschlagene Verfahren, ein System von Vicinalwegen, billigen Eisenbahnen und Kanälen, die sich gegenseitig ergänzen, durchzuführen, zur Geltung und Ausführung gelangen, dann möchte der Erfolg ein großartiger, namentlich für Ungarn werden.

Es kann hierbei nicht verschwiegen werden, daß dort bei allem Aufschwunge auch mancherlei nicht so ist, wie es scheint, und ein wenn auch zu grelles doch wenig erfreuliches Bild von dem Speculationswesen in Gründung von Eisenbahngesellschaften noch in diesem Jahre gab die österreichische „Warrens-Wochenschrift" (vor kurzem noch das officiöse Organ des Grafen Beust) über dieses Treiben. Dieselbe behauptete geradezu: „Es beginne jeder Bahnbau in Oesterreich, früher der garantirten, jetzt auch der ungarantirten damit, daß ein großer Theil der für die Actien und Prioritäten eingegangenen Gelder, welcher dem Bahnbau gewidmet werden sollte, demselben entzogen wird. Das Recept, nach welchem die meisten Concessionäre einer Bahn handeln, ist äußerst einfacher Natur. Man erhält beispielsweise von dem Staate die Garantie für einzelne Summen, welche die Emission von so vielen Actien und Prioritäten ermöglicht, daß durch den Erlös derselben ein Betrag von 40 Millionen Gulden eingebracht wird. Nun sieht man sich nach Bau-Unternehmungen um, welche die Bahn in einer möglichst billigen Weise herstellen wollen. Wenn eine Bau-Unternehmung diese Arbeiten für 30 Millionen Gulden übernehmen will, während eine andere nur 28 Millionen fordert, so wird eben die letztere bevorzugt. Mithin sind 12 Millionen Gulden für die Concessionäre für eine Arbeit gewonnen, welche in der leichtmöglichsten Weise bewerkstelligt wird." Nach einer scharfen Bemerkung über gewissenlose Erbauer fuhr die Zeitschrift fort: „Nicht allein bei der Lemberg-Czernowitzer Bahn hat man jene namenlosen Uebelstände zu beklagen, wie sie sonst kaum in einem andern Lande als in der Walachei und in der Türkei zum Vorschein kommen. Aber Jedermann in Oesterreich weiß, wie Bahnen gebaut werden u. s. w." Am Schluß des Artikels wird dem Staate die Schuld beigemessen, daß die Bereicherung einzelner Individuen die Hauptsache und die Herstellung von Bahnen, welche ihren vollen Zweck erfüllen können, reine Nebensache sei.

Mögen diese Darstellungen übertrieben sein, so geben sie doch ein trauriges Bild von den Abwegen der Speculation, auf die im deutschen Reiche vermöge der vorhandenen Einrichtungen und der reellen Aufsicht dieselbe im Eisenbahnwesen nicht gerathen kann, wenn sie auch auf andern Feldern bereits Nachahmung gefunden hat.

### 23. Verkehr der bisherigen Bahnen, Erfolge und Steuern.

Um eine Anschauung von der ungeheuren Bewegung von Menschen und Gütern auf den Eisenbahnen und von dem fast unglaublichen

Geldumsatz nur einigermaßen zu gewinnen, sind jetzt einige Zahlen aus der Statistik und Bilanz mehrerer Bahnen zu entlehnen.

Die k. k. a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat bei einer Länge von 82½ Meilen nach dem Jahresbericht für 1867, welcher der 43. General-Versammlung ihrer Actionäre am 22. Mai 1868 vorgelegt wurde, bei einem Anlagekapital von mehr als 80 Millionen Floren in jenem Jahre über 54½ Millionen Centner Güter und 1,870,443 Personen befördert, und für erstere 17,399,042 Gulden, für letztere 3,340,851 Gulden eingenommen, zusammen über 20 Millionen Gulden, wogegen die Einnahme im Jahre 1852 7 Millionen, 1862 16 Millionen betrug. Es wurden dort allein 14½ Millionen Centner Getreide, welches in Folge eines größeren Bedarfs des Auslandes an Cerealien in den ersten sechs Monaten aus Galizien, in den letzten aus Ungarn kamen, 1,376,595 Centner Mehl, 14,700,000 Centner Kohlen befördert; eine erhöhte Thätigkeit der längs der Linien befindlichen Zuckerindustrie vermittelte den internen Verkehr mit Zucker; außerdem waren es namentlich Eisen und Eisenwaaren, Gerbestoffe, Harz, Soda, Rüben, Oelsaat, Kleesamen, Obst, Schlachtvieh, Kalk, Cement, Steine, Ziegeln und Kohlen, welche man beförderte und wobei Getreide-Exporte eine Retourfracht gewährten. Es sind auf dieser Bahn als Eilgut 213,900 Centner Manufactur-, 72,337 Centner baumwollene Waaren und Garn größtentheils im internen Verkehr, 102,494 Centner Hefen, über 152,800 Centner Milch und 125,000 Centner Obst (davon 28,000 im Durchgangsverkehr) versandt worden. An Massengütern sind im internen Verkehr über 2 Millionen, im Anschluß 3 Millionen Centner Getreide, im Export an 2¾ Millionen angegeben und im Durchgang 5¼ Millionen, an Salz 99,000 Centner. Für einen Centner und eine Meile brachte Eilgut $6,_{25}$ Kreuzer, gewöhnliche Fracht $1,_{63}$ und Kohlen $1,_{038}$ Kreuzer. Das Verhältniß der benutzten Sitzplätze zu den vorhandenen stellte sich auf 35, in anderen Jahren auf 38 Procent. Für einen Reisenden und eine Meile ergab sich eine Einnahme von $38,_{72}$ Kreuzer in erster Klasse, $27,_{81}$ Kreuzer in zweiter, $17,_{84}$ Kreuzer in dritter Klasse, $11,_{27}$ Kreuzer bei ermäßigten Plätzen und $6,_{95}$ Kreuzer für Militär.

Die Verwaltung besaß 6183 dienstfähige Güterwagen und 227 Locomotiven, von welchen 2 seit 1841, 2 seit 1844, 6 seit 1845, 3 seit 1847 und 7 seit 1848 in Verwendung sind, wovon 6 über 5000, 15 über 4000 Meilen jährlich zurücklegten.

An Zinsen (für die ganzen, halben und fünftel-Actien zu 1000, 500 und 200 Fl.) wurden 5 Procent und an Superdividende 11 Procent

an die Actionäre gezahlt. Der Kohlenbergbau brachte der Nordbahn 5,193,175 Centner Kohlen, wovon 2 Millionen zum eigenen Bedarf gebraucht wurden, wogegen die Briquettes-Fabrikation nicht nur keine Ueberschüsse gewährte, sondern noch Zuschuß kostete. Handelsverbindungen wurden über Stettin mit Großbritannien, Holland, Belgien, Frankreich, und via Brünn und Bodenbach mit Süddeutschland, Thüringen und den Rheinlanden angeknüpft. Für Personen waren Touren von Wien nach Riga, Petersburg, Warschau, Krakau, andrerseits nach Marienbad, Karlsbad 2c. eingerichtet.

Der Abschluß der österreichischen Südbahn für 1869 ergab folgende Resultate: Die Verkehrs-Verhältnisse werden befriedigend genannt, doch mußte, um die festgesetzten Dividenden zahlen zu können, die Verwaltung aus der außerordentlichen Reserve fast $^1/_4$ Million Gulden zuschießen. Die Netto-Einnahme betrug für das österreichische und ungarische Netz 32,624,019 gegen 30,585,173 Gulden im Jahre 1868. Davon nahmen Zinsen und Amortisation der Anleihen 22,399,096 gegen 1868 20,158,174 Gulden in Anspruch, so daß etwa 7 $^1/_4$ Millionen zur Dividende übrig blieben, welche 7 $^1/_2$ Millionen in Anspruch nimmt. Dies Resultat wurde als ungünstig bezeichnet, man hofft aber dennoch, daß das Unternehmen eine Zukunft haben werde.

In Bayern bestanden am Ende des Jahres 1868 191 Meilen Staatsbahnen, zu denen noch über 42 Meilen Pachtbahnen kommen, wogegen der Staat 7 $^1/_2$ Meilen Bahn verpachtet hat. Die Kosten für die Staatsbahnen betrugen 160,743,775 Gulden, und zwar für die Meile zwischen 544,730 und 1,751,374 Gulden; die Pachtbahnen kosteten 23,709,577 Gulden. Man beförderte auf jenen Bahnen im Etatsjahr 1868 5 $^3/_4$ Millionen Personen und nahm dafür 5,792,243 Gulden ein, über 56 $^1/_2$ Millionen Centner Güter brachten 15,184,237 Gulden, und der Reinertrag stellte sich auf $5_{,8}$ Procent. Zum Pensions- und Unterstützungsfonds wurden über 99,000 Gulden Zuschuß aus Staatsmitteln gegeben, jedoch muß bemerkt werden, daß dieser Betrag gemeinschaftlich für Eisenbahn-, Post- und Dampfschifffahrts-Beamte bewilligt ist, da die Verwaltungen dieser Zweige unter einer Oberleitung stehen. Die Aufnahmegebühren und Beiträge zu der Kasse betrugen fast 50,000 Gulden.

Die großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, welche durch Aufnahme bedeutender Anleihen 1863 zur Vollendung bis Constanz gelangt waren, nebst den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen hatten am Ende des Jahres 1867 eine Länge von $101_{,14}$ Meilen, wovon $39_{,8}$ Meilen mit Doppelgeleisen versehen waren. In diesem Jahre

beförderte man auf jenen Strecken über 7 Millionen Personen und über 33½ Millionen Centner Güter, die zusammen einen Ertrag von mehr als 10 Millionen Floren und einen Reinertrag von $5,_{39}$, oder nach Abzug für Ergänzung und Erweiterung der Betriebsmittel noch $5,_{32}$ Procent ergaben. Auf den Bahnen existirte zuerst eine vierte Klasse zur Personenbeförderung und zwar bereits seit dem 1. Mai 1843. Man hat dieselbe aber bereits 1853 wieder aufgehoben und zum Ersatz dafür die Preise der dritten Klasse ermäßigt; diese kostete bis dahin $9,_{17}$ Kreuzer, die vierte $5,_{83}$ Kreuzer, wogegen nun die dritte Klasse zu 8 Kreuzer pro Meile berechnet wurde. Im Februar 1845 wurden auch hier schon deutsche Locomotiven in Benutzung genommen, welche von Emil Keßler in Carlsruhe gebaut sind, zu denen noch amerikanische kamen. Wie sehr mit dem steigenden Verkehr auch die Ansprüche an die Zugfähigkeit der Locomotiven sich erhöhten und befriedigt wurden, zeigt sich in der Zunahme der Schwere derselben. Im fünften Decennium betrug hier die Schwere 400 bis 457 (je nachdem sie mit Wasser und Kohlen gefüllt waren oder nicht), 1854 dagegen schon 527 bis 570, 1862 640 bis 700 Centner, später bis 900 Centner, mit Tender 1300.

Sehen wir uns weiter um. Auf der Köln-Mindener Bahn beförderte man bei einer Ausdehnung von 72 Meilen Länge (im Jahre 1867 ebenfalls) über 4⅓ Millionen Personen mit beinahe 2 Millionen Thaler Einnahme und an 133 Millionen Centner Güter, für welche letztere etwa 6⅔ Millionen Thaler eingenommen wurden. Der Einheitssatz pro Person und Meile steigerte sich von 2 Sgr. $6,_{763}$ Pfennig in 1866 auf 2 Sgr. $9,_{296}$ Pfennig. 64 Procent des gesammten Güterverkehrs betrug das Gewicht der Kohlen mit 80½ Millionen Centner, welche 45 Procent der Einnahmen erreichten. An dem aus 10,085,389 Thalern Brutto-Einnahme und einer Ausgabe von 7,021,159 Thalern sich ergebenden Reingewinn, welcher den Actionären $8\frac{11}{20}$ Procent Dividende brachte, war der Staat mit einem Präcipuum von 588,076 Thalern betheiligt, wozu noch die Steuer mit 248,230 Thaler trat.

Bei der Nachbarin dieser Bahn, der Rheinischen Eisenbahn, findet man im Jahresbericht von 1867 folgende Angaben. Der Personenverkehr brachte für 4½ Millionen Passagiere 2,263,660 Thaler und rund 47 Millionen Centner Güter gaben an Einnahme 3,221,301 Thaler (einschließlich des Viehverkehrs). An Dividenden zahlte die Verwaltung in den Jahren 1860 bis 1866 zwischen 4½ und 6½ Procent. Bedeutende Mengen Kohlen wurden ausgeführt nach Süddeutschland, nach Paris, ja nach dem kohlenreichen Belgien selbst. Hat der Rhein einen günstigen Wasserstand, wie im Jahre 1867, so begünstigt dies zwar die

Concurrenz, welche derselbe ohnedies veranlaßt, aber ungeachtet dessen nützen beide Concurrenten die günstigen Verhältnisse und finden ihre Rechnung. Es wurden auf dieser Bahn nach Belgien im Ganzen 1,914,763 Centner exportirt und von dort über $1^3/_4$ Millionen Centner importirt, während der Import aus Frankreich nur 291,900 Centner, der Export dahin 518,678 Centner betrug. Die Bahnverwaltung hat im Anfange des siebenten Jahrzehnts $^1/_4$ Million zum Bau der Kölner Eisenbahnbrücke beigetragen, später (1862 bis 1864) etwa $1^3/_4$ Millionen Thaler für den Bau der Rheinbrücke bei Koblenz einschließlich der Stadtbahn verausgaben müssen, zu dem sie sich verpflichtet hatte, sobald die Dividende eine gewisse Höhe erreicht haben würde. Während hier eine Locomotive in einem Jahre 7641 Meilen und ein Personenwagen erster Klasse 7302 Meilen gelaufen sind, ist der Durchschnitt der Meilenzahl bei den Wagen dritter Klasse 3627 und der vierten 1600.

Dagegen hat das Maximum für eine Locomotive bei der Berlin-Anhaltischen Bahn 6490 Meilen betragen und hat eine Borsig'sche Maschine in den Jahren 1848 bis 1868 70,412 Meilen zurückgelegt. Hier sind im Jahre 1868 1,214,170 Personen und 18 Millionen Centner Güter befördert und dafür 3,329,659 Thaler eingenommen worden, aus denen an die Actionäre $13^7/_{12}$ Procent Dividende vertheilt und 187,708 Thaler Steuer gezahlt wurden. Aus Berlin waren allein 215,254 Centner Bau- und Nutzholz, 102,760 Centner Lumpen und 109,000 Centner Wolle abgefahren, und nach Berlin gelangten 1,290,000 Centner Kohlen. Pro Centner und Meile brachten bei den Güter-Transporten Eilgut $1_{,027}$ Sgr., die Normalklasse $0_{,455}$ Sgr., die Klasse A $0_{,310}$, B $0_{,247}$, C $0_{,179}$ und D $0_{,141}$ Silbergroschen.

Die Einnahmen der Oberschlesischen Bahn betrugen (ohne Breslau-Posener und Stargard-Posener Strecke) 1867: 5,749,400 Thaler, 1869: 6,202,896 Thaler, davon sind in ersterem Jahre $13^2/_3$ Procent Dividende an die Actionäre, 658,344 Thaler Superdividende an den Staat, in letzterem $13^1/_2$ Procent Dividende, 637,034 Thaler Superdividende, dazu an Eisenbahnabgaben 269,588 Thaler bezüglich 261,117 Thaler gezahlt worden. Die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1870 stellten sich etwas niedriger, insofern die Einnahmen nur 6,188,352 Thaler, die Ausgaben 2,142,000 (gegen 3,197,591 im Vorjahre) die Ueberschüsse aber 4,046,352 (gegen 4,005,305 1869) betrugen; davon erhielten der Reserve- und Erneuerungsfonds der Oberschlesischen Bahn 925,400 (gegen 868,300), der Staat an Superdividende 595,679 und an Eisenbahnsteuer 244,000, die Actionäre an $12^2/_3$ Procent Dividende 1,601,641 Thaler. Personen wurden 1867 1,236,750, und Güter

55,348,811 Centner befördert. Von diesen waren über 33 Millionen Centner Kohlen gegen 282,000 im Jahre 1847 und fast 8 Millionen im Jahre 1857; es gingen von jenem Quantum über 10 Millionen Centner nach der Niederschlesisch-Märkischen, über 4 Millionen nach der Warschau-Wiener Bahn und 3⅓ Millionen Centner nach Breslau. Außerdem gelangten z. B. an Roheisen über 1½ Millionen Centner, an façonnirtem Eisen über 1 Million, an Zink- und Zinkblechen 821,900 Centner, an Getreide- und Hülsenfrüchten über 6 Millionen zur Versendung.

Der Jahresbericht für 1866 stellte die Zahlen zusammen, welche die Vertheilung des Ueberschusses bei der Oberschlesischen Eisenbahn angeben. Es fielen von diesem nämlich außer zu dem Reserve- und Erneuerungsfonds sowie zur Amortisation

| f. d. Jahr | zur Superdiv. d. Staates | z. Eisenbahnabg. | zur Div. f. d. Actinoäre | |
|---|---|---|---|---|
| 1847 | 23,266 | — | 6 | Procent. |
| 1848 | 31,021 | — | 6⅓ | = |
| 1849 | 16,214 | — | 5 7/12 | = |
| 1850 | 55,691 | — | 7 | = |
| 1851 | 89,672 | — | 8 | = |
| 1852 | 149,452 | — | 10 | = |
| 1853 | 149,452 | 75,324 | 10 | = |
| 1854 | 201,163 | 83,454 | 10⅓ | = |
| 1855 | 184,488 | 95,980 | 11⅙ | = |
| 1856 | 184,299 | 95,886 | 11⅙ | = |
| 1857 | 308,088 | 123,224 | 13 | = |
| 1858 | 112,885 | 48,771 | 8⅔ | = |
| 1859 | 83,669 | 42,339 | 6 1/12 | = |
| 1860 | 158,613 | 69,487 | 7 7/30 | = |
| 1861 | 196,558 | 83,959 | 7 9/10 | = |
| 1862 | 394,599 | 163,176 | 10 13/15 | = |
| 1863 | 370,294 | 153,454 | 10½ | = |
| 1864 | 393,003 | 163,426 | 10 | = |
| 1865 | 522,120 | 215,073 | 11⅔ | = |
| 1866 | 543,278 | 223,537 | 12 | = |

Auf der Wilhelmsbahn (Cosel-Oderberger) bestand die Zahl der beförderten Personen 1867 aus 408,866, 1868 485,164, wofür eine Einnahme von 104,771 bezüglich 121,069 Thalern erzielt wurde. Im Güterverkehr wurden 11,283,953 1867 gegen 18,128,165 Centner 1868 befördert und betrug die Einnahme für erstere 588,051 Thaler, für

letztere 904,957 Thaler, also ein bedeutend günstigeres Resultat, das sich durch Herstellung einer Verkehrsstraße zwischen Ungarn, Galizien und Rußland einerseits und österreichisch Schlesien, Mähren, Böhmen, Bayern andrerseits über Leobschütz noch bedeutend erhöhen dürfte. Der Ueberschuß in Procenten des Anlagecapitals ergab für die

| | Hauptbahn. | Zweigbahn. |
|---|---|---|
| 1861 | 9,52 | 1,74 |
| 1862 | 10,61 | 2,71 |
| 1863 | 11,50 | 2,95 |
| 1864 | 10,42 | 2,90 |
| 1865 | 12,66 | 3,10 |
| 1866 | 12,82 | 2,96 |
| 1867 | 16,01 | 3,05 |
| 1868 | 23,86 | 4,35 |

Oberschlesien förderte nach einer Abhandlung des Herrn Ober-Bergrath Runge im Vergleiche mit dem Jahre 1791 zur Zeit (Ende 1870) an Steinkohlen das 380fache, an Galmei das 200fache Quantum, an Blei wird das 9fache, an Roheisen das 22fache, an Stabeisen das 18fache, an Silber das 18fache producirt; die Anzahl der oberschlesischen Berg- und Hüttenwerke ist die 164fache. Die Production war im Jahre 1868 überhaupt folgende:

| | | |
|---|---|---|
| Steinkohlen | 106,141,805 | Centner, |
| Braunkohlen | 80,310 | = |
| Eisenerze | 8,897,731 | = |
| Galmei | 5,807,249 | = |
| Bleierze | 220,955 | = |
| Vitriolerze | 19,463 | = |
| Eisen (insgesammt) | 6,871,134 | = |
| Zink (insgesammt) | 994,025 | = |
| Cadmium | 0,23 | = |
| Silber | 120 | = |
| Blei (insgesammt) | 130,002 | = |
| Vitriol | 2,115 | = |
| insgesammt | 129,164,909 | Centner |

zum Gesammtwerthe von 31,891,223 Thaler. Beschäftigt waren dabei 41,684 Arbeiter (wovon 3293 weibliche) mit 80,104 Angehörigen. Hierzu tritt noch folgende Production in annähernden Zahlen:

70,000 Mille Ziegeln, Drainröhren,
500,000 Tonnen Kalk,
100,000 Centner Gyps,
7,000 Schachtruthen Basalt,
600 Schachtruthen Hohofenschlacken,
1,000 Klaftern Torf

im Gesammtwerthe von 1,130,800 Thalern mit 6200 Arbeitern."

Diese Ergebnisse waren nur durch den Verkehr der die Producte in alle Welt führenden Eisenbahnen ermöglicht.

In gleichem Verhältniß stieg die Production in Niederschlesien, deren Erzeugnisse durch die Freiburger Bahn vermittelt wurden und künftig nach Beendigung von deren Neubauten in nördlicher Richtung nach Pommern einen erhöhten Absatz finden werden, der die Minderungen von 1869 gegen 1868, welche die Gebirgsbahn beim Kohlen-Transport veranlaßte, wieder auszugleichen verspricht. Die Transport-Einnahmen der Bahn betrugen nämlich 1869 zusammen 1,468,012 Thaler gegen 1,482,088 Thaler für 1868; aber bisher waren sie stets gestiegen, im Jahre 1866 sogar bedeutend über die Vor- und Nachjahre hervorragend. Nach einer Tabelle des Jahresberichts stellt sich die Einnahme wie folgt:

| | | für Personen | Güter | pro Meile | Div. Procent. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1869 | Thlr. | 457,549 | 1,010,483 | 64,119 | 8 1/3 |
| 1868 | " | 443,497 | 1,038,593 | 64,734 | 8 1/3 |
| 1867 | " | 411,268 | 990,051 | 61,206 | 8 |
| 1866 | " | 448,937 | 1,009,747 | 63,712 | 9 1/6 |
| 1865 | " | 407,834 | 984,099 | 60,796 | 9 |
| 1864 | " | 391,346 | 877,759 | 55,431 | 8 2/3 |
| 1863 | " | 365,298 | 815,296 | 51,566 | 7 1/2 |
| 1862 | " | 336,607 | 784,451 | 48,965 | 8 |

Vergleicht man nun noch die Betriebsergebnisse der Niederschlesisch-Märkischen Bahn, so findet sich, daß pro 1868 über 39 Millionen Centner auf derselben befördert worden sind, von denen beinahe die Hälfte auf Steinkohlen kommt. Dieselbe hat eine Länge von $51,_{62}$ Meilen, wozu noch die Gebirgsbahn mit $20,_{627}$ Meilen tritt. Im Jahre 1869 sind 40,374,907 Centner befördert, wofür 5,151,832 Thaler gegen 5,125,358 Thaler im Vorjahre eingenommen wurden. Die Tabelle $IX^{b}$ des Jahresberichts dieser Bahnverwaltung pro 1869 giebt eine höchst interessante Zusammenstellung der Betriebsergebnisse für alle Jahre zurück bis zum Jahre 1849. Wir entnehmen derselben nur noch folgende Angaben, aus denen das Steigen des Verkehrs recht klar hervortritt.

Es wurden befördert:

| | 1849 | 1859 | 1865 | 1869 |
|---|---|---|---|---|
| 1) Personen in erster Kl. | 5,182 | 13,615 | 26,554 | 15,099 |
| in zweiter Klasse | 103,387 | 202,976 | 253,125 | 257,803 |
| in dritter Klasse | 438,891 | 484,520 | 671,060 | 996,340 |
| in vierter Klasse | — | 563,607 | 1,224,535 | 1,688,976 |
| zusammen | 547,460 | 1,264,718 | 2,175,274 | 2,958,218 |
| u. das. eingenomm. Thlr. | 695,384 | 1,186,362 | 1,692,816 | 1,633,831 |
| 2) Güter. Ctr. | 2,160,769 | 12,709,273 | 32,428,687 | 40,374,907 |
| d. Einnahme das. betr. Thlr. | 677,241 | 2,408,278 | 4,640,131 | 5,151,832 |

Die durchschnittliche Einnahme pro Meilencentner ging von $4,_{100}$ Pfennig im Jahre 1849 stufenweise durch Herabsetzung der Tarife und Verkehrseinrichtungen auf $1,_{804}$ im Jahre 1869 herab. Die in Folge des Krieges schon im Jahre 1866 abnormen Transporte werden später noch eine Erwähnung finden.

Außer diesen summarischen Angaben finden sich in den einzelnen Jahresberichten der Eisenbahnverwaltungen, welche sie den Actionären verabfolgen, noch die großen Massen des zu jenen und andern Endsummen verarbeiteten Materials. Dort werden Versandt und Empfang der Waaren nach allen ihren einzelnen Kategorien und ihre Bewegung von Ort zu Ort für den ganzen Bereich jeder Bahn nachgewiesen, sowohl im Binnen- wie im Verkehr mit andern Bahnen. Diese Statistik enthält die Quantitäten der Abfälle an Borsten, Klauen, Lumpen, Knochen 2c., des Asphalts und der Harze, von Baumwolle, des Brennmaterials wie Kohlen, Cokes, Holz, der Droguen und Chemikalien, Farbewaaren, des Eisens, der Eisen- und Stahlwaaren, der Düngemittel, Drucksachen, der Erze und Mineralien, der Fastagen, der Feld-, Garten- und Walderzeugnisse, der Fettwaren, von Flachs, Hanf, Garn, von Geräth und Instrumenten, von Glas und Glaswaaren, Porzellan, Häuten, Fellen, Leder, Holz und Holzwaaren, Hüttenproducten, Colonial-, Delicateß-, Material- und Specereiwaaren, kurzen Waaren, Manufacturwaaren, Maschinen, Metallen und Metallwaaren, Militär-Effecten, Papier, Steinen, Erden, Kalk, Gyps, Thonwaaren, Wolle, und zwar in vielen Jahresberichten unter 33 Haupt- und einigen achtzig Special-Colonnen.

Im Allgemeinen haben sich die Eisenbahnen, wie sie auf dem ganzen Erdtheile im letzten Jahrzehnt sich fast verdoppelten, in Deutschland von 11,258 Kilometern auf $17,593,_5$ Kilometer (1860 bis 1869) vermehrt. (Nächst Deutschland hatten Rußland und Oesterreich den meisten Zuwachs und England in der Nähe von London.)

Das Anlagecapital für 1301,68 Meilen auf preußischem Gebiete und für 88,40 Meilen, welche preußischen Gesellschaften in Nachbargebieten gehören, beträgt rund 762 Millionen Thaler am Ende 1869. Davon kommen 245¾ Millionen auf 448,14 Meilen Staatsbahnen und 516¼ Millionen auf 941,94 Meilen Privatbahnen. Die Zinsgarantie des preußischen Staates beträgt im Ganzen

| | | | |
|---|---|---|---|
| zu 3¼ | Procent | 18,000,000 | Thaler, |
| „ 3½ | „ | 75,400,000 | „ |
| „ 4 | „ | 42,101,980 | „ |
| „ 4½ | „ | 22,250,000 | „ |

Das neueste Heft der vom Handelsministerium herausgegebenen „Statistischen Nachrichten der preußischen Eisenbahnen" giebt interessante Zusammenstellungen nach den verschiedensten Richtungen. Nach der Betriebslänge der Bahnen in mehreren angegebenen Jahren werden deren Anlagecapitalien, Transportmittel und Erträge im Durchschnitt angegeben. Es geht daraus u. a. hervor, daß an Transportmitteln vorhanden waren

| | | 1869 | 1856 | 1844 |
|---|---|---|---|---|
| per Bahnmeile: | Locomotiven | 2,4 | 1,8 | 1,2 |
| | Personenwagen | 3,8 | 3,1 | 6,0 |
| | Lastwagen | 51,0 | 34,1 | 11,8 |
| Die Einnahmen betrugen | | | | |
| | pro Person und Meile Pfg. | 33,0 | 41,3 | 40,7 |
| | pro Centner und Meile Pfg. | 2,3 | 3,3 | 6,8 |
| Der Ueberschuß betrug pro Bahnmeile | Thlr. | 36,111 | 24,723 | 14,838 |
| | vom verwendeten Anlagecapital | 6,5 | 5,6 | 6,0 Proc. |

Es folgen Berechnungen aus der Statistik der Personen- und Güterwagen und später wird mit Zahlen nachgewiesen, daß die eigentliche Basis der Rentabilität einer Eisenbahn der Binnen- oder Localverkehr ist, dem sich der directe oder Durchgangsverkehr anschließen muß. Der internationale Verkehr reiche nirgends zu einer guten Rentabilität aus. Die Einnahmen betrugen bei den Privatbahnen im Personenverkehr

| | im Jahre | 1869 | 1860 | 1869 | 1860 |
|---|---|---|---|---|---|
| unter Staatsverwaltung (224 Meilen) | Thlr. | 2,995,312 | 1,289,120 | 952,387 | 579,357 |
| unter Privatverwaltung (676 Meilen) | Thlr. | 9,681,894 | 4,693,188 | 4,956,907 | 2,597,973 |
| | | im Binnenverkehr. | | im Verkehr mit and. Bahnen. | |

und im Güterverkehr

| im Jahre | 1869 | 1860 | 1869 | 1860 |
|---|---|---|---|---|
| unter Staatsverwaltung | 6,487,936 | 2,675,761 | 9,607,659 | 2,686,867 |
| unter Privatverwaltung | 13,190,177 | 6,215,180 | 17,023,835 | 6,642,987 |
| | im Binnenverkehr. | | im Verkehr mit and. Bahnen. | |

Nach solchen statistischen Uebersichten vom Jahre 1868 sind folgende Mittheilungen von besonderem Werthe und Interesse, insofern sie in einer Zusammenstellung des gesammten Verkehrs ein Bild von dem Aufschwunge der Bewegung der Menschen und Güter, des Geldes und Geldwerthes geben. Die Zahl der Locomotiven betrug 3040, der Personenwagen 4934 und der Güterwagen 65,892. Die Locomotiven sind auf eigenen und auf fremden Bahnen $8\frac{1}{4}$ Millionen Nutzmeilen durchlaufen. Es wurden $56\frac{1}{2}$ Millionen Personen und 92$^{3}$ Millionen Güter befördert. Jede Person gebrauchte die Eisenbahn durchschnittlich auf einer Strecke von fast fünf Meilen, jeder Centner Güter wurde durchschnittlich über zehn Meilen befördert. Die Personen wurden zusammen 275 Millionen, die Güter 9,390 Millionen Meilen transportirt. Der Personenverkehr brachte eine Einnahme von $26\frac{1}{2}$ Millionen Thaler, der Güterverkehr von $63\frac{1}{2}$ Millionen Thaler, wozu an sonstigen Einnahmen gegen 7 Millionen Thaler kommen. Die Ausgaben beliefen sich auf $52\frac{1}{2}$ Millionen Thaler. Der Reservefonds aller Eisenbahnen hatte am Schlusse des Jahres 1868 eine Höhe von $16\frac{2}{3}$ Millionen Thaler. — Es gab neun Staats-Eisenbahnen mit einer Länge von $443\frac{1}{4}$ Meilen, 4 unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen mit einer Länge von $224\frac{1}{2}$ Meilen, 28 von Privatdirectionen verwaltete Eisenbahnen mit einer Länge von $676\frac{1}{2}$ Meilen. — Nach einer Vergleichung mit den Vorjahren, die bis zum Jahre 1844 zurückreicht, besaß Preußen 1844 nur $114\frac{1}{3}$ Meilen Eisenbahnen, für welche ein Capital von 34 Millionen Thalern verwendet wurde. Es waren 142 Locomotiven, 683 Personen- und 1351 Güterwagen vorhanden, welche 352,000 Nutzmeilen durchliefen, gegen 4 Millionen Personen und gegen 8 Millionen Centner Güter transportirten. Der Personenverkehr ergab eine Summe von $2\frac{1}{4}$ Millionen Thaler, der Güterverkehr 1,155,000 Thaler. Die Ausgaben betrugen 1,838,000 Thaler.

Zur Charakterisirung des verschiedenartigen Erfolges entnehmen wir noch eine vergleichende Darstellung des Reinertrages und der Dividenden nach einem Berichte, den man in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1869 (Seite 71) findet. Dort wird der Reinertrag vor dem Abzuge der Rücklagen für den Reserve- und

Erneuerungsfonds in Procenten des verwendeten Anlagecapitals folgendermaßen mitgetheilt:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Zwischen | 18 | und | 19 | Proc. | bei der | Oberschlesischen und K. Ferdinands-Nordbahn, |
| 〃 | 17 | 〃 | 18 | 〃 | 〃 〃 | Nürnberg-Fürther |
| 〃 | 16 | 〃 | 17 | 〃 | 〃 〃 | Leipzig-Dresdener |
| 〃 | 13 | 〃 | 14 | 〃 | 〃 〃 | Buschtêhrader, Magdeburg-Leipziger |
| 〃 | 12 | 〃 | 13 | 〃 | 〃 〃 | Berlin-Anhaltischen |
| 〃 | 11 | 〃 | 12 | 〃 | 〃 〃 | Aussig-Teplitzer, Bayerischen Ostbahn, Berlin-Hamburger |
| 〃 | 10 | 〃 | 11 | 〃 | 〃 〃 | Berlin-Potsdam-Magdeburger, galizischen Karl-Ludwigs-Bahn, |
| 〃 | 9 | 〃 | 10 | 〃 | 〃 〃 | Berlin-Stettiner, Köln-Mindener, Magdeburg-Halberstädter, Taunusbahn, österreich. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, |
| 〃 | 8 | 〃 | 9 | 〃 | 〃 〃 | Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Stargard-Posener, |
| 〃 | 7 | 〃 | 8 | 〃 | 〃 〃 | Frankfurt-Hanauer, Hamburg-Bergedorfer, Bergisch-Märkischen, Brünn-Rossitzer, pfälzischen und hessischen Ludwigs-, Thüringischen B. und Turnau-Kralupp. |
| 〃 | 6 | 〃 | 7 | 〃 | 〃 〃 | Breslau-Posener, Großenhainer Zweigbahn, Elisabethbahn, Neisse-Brieger, niederschlesischen Zweigbahn, Rheinischen, Theißbahn, |
| 〃 | 5 | 〃 | 6 | 〃 | 〃 〃 | Albertsbahn (nachher vom Staat übernommen), Altona-Kieler, böhmischen Westbahn, Wilhelmsbahn, pfälzischen Maximiliansbahn, |
| 〃 | 4 | 〃 | 5 | 〃 | 〃 〃 | hessischen Nordbahn, Magdeburg-Wittenbergeschen, mecklenburgischen, Oppeln-Tarnowitzer, |
| 〃 | 3 | 〃 | 4 | 〃 | 〃 〃 | Löbau-Zittauer, schleswigschen, |
| 〃 | 2 | 〃 | 3 | 〃 | 〃 〃 | Lemberg-Czernowitzer, Werrabahn, |
| 〃 | 1 | 〃 | 2 | 〃 | 〃 〃 | Rhein-Nahe, Zittau-Reichenberger |

unter 1 Procent bei der Tilsit-Insterburger, vorpommerschen, hinterpommerschen, und Neustadt-Dürkheimer Bahn.

Dagegen zahlten an Dividenden die

| | | | nach anderen Zusammenstellungen: 1869 | 1870 |
|---|---|---|---|---|
| Leipzig-Dresdener Bahn | 25 | Procent | — | — |
| Sächsischen Kohlenbahnen | 23—24 | " | — | — |
| Nürnberg-Fürther | 19 | " | — | — |
| Magdeburg-Leipziger | 18 | " | 14 1/2 | 12 |
| Berlin-Potsdam-Magdeburger | 17 | " | 18 | 20 |
| K. Ferdinands-Nordbahn | 15 | " | — | — |
| Oberschlesische | 15 | " | 13 1/2 | 12 2/3 |
| Berlin-Anhaltische | 13 7/12 | " | 13 7/8 | 16 |
| Magdeburg-Halberstädter | 13 | " | 10 1/2 | 8 2/3 |
| pfälzische Ludwigsbahn | 10 2/5 | " | — | — |
| Berlin-Hamburger | 9 1/2 | " | 10 1/2 | 10 |
| Berlin-Stettiner | 8 1/6 | " | 9 1/6 | 9 1/6 |
| Breslau-Freiburger | 8 1/3 | " | 8 1/3 | 7 1/2 |
| Ludwigshafen-Bexbacher | 11 1/5 | " | 10 3/10 | 9 9/10 |
| Oesterreich-franz. Staats E. G. | 10 1/2 | " | 12 | 12 |
| " südliche St. B. | 6 3/5 | " | 5 | 2 1/2 |
| Rheinische B. | 7 1/2 | " | 7 4/5 | 8 2/5 |
| Neisse-Brieger | 5 1/4 | " | — | — |
| Reichenberg-Pardubitzer | — | " | 4 1/2 | 4 1/2 |
| Niederschles. Zweigbahn | — | " | 5 | 6 |
| Märkisch-Posener | — | " | 4 | 2 |
| böhmische Westbahn | — | " | 7 1/4 | 7 1/2 |
| Berlin-Görlitzer | — | " | 1 | 1 |
| ostpreußische Südbahn | — | " | 0 | 0 |

Im Durchschnitt gab die Einnahme nach der genannten Mittheilung der Eisenbahn-Zeitung 8,40 Procent bei den altpreußischen, 7,05 Proc. bei den norddeutschen, 6,80 Proc. bei den südwestdeutschen, 8,58 Proc. bei den österreichischen Bahnen.

## 24. Neue Bauten und weitere Verbände. Neues Verfahren der Geldbeschaffung. Bahn-Complexe.

Mit der Ausdehnung des Verkehrs und der Handelsbeziehungen war auch die Productions- und Consumtionsfähigkeit der deutschen Länder gestiegen. Die nächste Folge davon war das Streben, die noch fehlenden d. h. sich als fehlend herausstellenden Verbindungen hergestellt zu

sehen, so daß das Netz immer dichter wurde. In Oesterreich bildete sich ein Strahlensystem für die Hauptstadt, ähnlich Paris und Moskau, wo die militärischen Rücksichten vorwiegend sind, in neuester Zeit weiter aus. Es sind von Wien außer den fünf Richtungen (nach Lundenburg und weiter nördlich und nordöstlich, nach Preßburg, Bruck, Semmering und Linz mit den Fortsetzungen nach den Kronländern) noch drei verschiedene Bahnanlagen theils beabsichtigt, theils fertig oder im Bau begriffen; einmal direct nach Brünn ohne Umweg, dann nach Budweis und Pilsen (Franz-Josefbahn) zum Anschluß an die bayerische Ost- und Staatsbahn nach Nordwesten, ferner nach Nordnordwest zur Verbindung mit Pardubitz und nach Jungbunzlau, die geradeste Linie nach Dresden zum Anschlusse an die Prag-Bodenbacher und die Löbau-Zittauer Bahn. An die vorhandenen Strecken schließen sich in Böhmen noch mehrere Verbindungen an, ebenso in Mähren und in Ungarn, wo namentlich die Kaschau-Oderberger Bahn, welche zum Theil bereits im Betriebe ist, eine Hauptlinie mit Nebenzweigen bildet. Ueber das in diesen Ländern in Aussicht genommene Netz mit seinen Verbindungen nach Deutschland giebt eine Karte der Oberschlesischen Bahn und ihrer Neubau-Projecte, welche von der königlichen Direction mit einer Denkschrift über die Erweiterung des Unternehmens durch den Bau der Eisenbahnen von Breslau über Glaz nach Mittelwalde resp. Wildenschwert, sowie von Frankenstein über Neisse nach Leobschütz u. s. w. der Generalversammlung vom 22. September 1868 vorgelegt worden war, ein klares Bild, weil die Rentabilität dieser Neubauten sich zum Theil auf jene Bahnen stützt.

Aus Würtemberg liegen keine Berichte vor, aber hier dehnte sich das Netz gerade in dem letzten Jahrzehnt mehr und mehr aus, um den Ueberfluß an Brotfrüchten, welcher nach der Schweiz geht, an Holz, das nach Holland ausgeführt wird, und an Rindvieh, welches man ebenfalls nach der Schweiz und nach Frankreich schickt, sowie den dafür erhaltenen Import im Lande zu vertheilen. Nachdem die Hauptbahn Bruchsal-Friedrichshafen 1850 vollendet worden war, trat eine Pause ein, welche fast das ganze folgende Jahrzehnt einnahm; dafür gingen die Bauten im siebenten Decennium desto mehr vorwärts. Es wurden in der Zeit von Ende 1859 bis 1870 etwa 109 Meilen Eisenbahnen dem Betriebe übergeben, unter denen die untere und obere Neckarbahn, die obere Donaubahn (Ulm-Sigmaringen), die Remsthalbahn (Canstatt-Nördlingen), die Allgäubahn, die Schwarzwaldbahn die bedeutendsten sind. Eine einzige Privatbahn von 1,8 Meile Länge befindet sich darunter, von Kirchheim nach Plochingen im Jahre 1864 erbaut, während alle übrigen der Staat gebaut und dabei für die Anschlüsse an Baden und Bayern gesorgt hat.

In Bayern sind einige kleine Strecken hergestellt, wie die Verbindungen zwischen Hof und Eger, Ulm-Kempten (Illerbahn) und Nürnberg-Würzburg, wo sich die badische Staatsbahn nach Heidelberg (1862—66) anschloß. Hierzu trat noch 1868 die Vollendung den pfälzischen Nordbahnen. So sind Baden, Bayern und Würtemberg nach allen Richtungen mit einander verbunden, schließen sich an die österreichischen vollendeten Bahnen mehrfach an und bereiten an die projectirten einen Anschluß vor. Sie finden andrerseits im Norden und Nordosten wieder an die norddeutschen einen solchen. Da sind es die oberhessische Bahn zwischen Gießen und Fulda (1869—71), die Bebra-Fulda-Hanauer (1866—68), welche die Verbindungen herstellen, wie die früher erwähnte Werrabahn. Weitere große Linien werden durch Zwischenbahnen geschaffen, wie die zur Magdeburg-Leipziger gehörigen Bahnen von Halle über Nordhausen nach Kassel einerseits (1865—67) nach Erfurt andrerseits seit 17. Aug. 1869; hierzu die Braunschweigische Strecke Kreiensen-Holzminden und Börssum-Jerxheim. In Mecklenburg wird durch die Erbauung der großherzoglichen Friedrich-Franzbahn (1864 und 67) der Anfang zu einer Verbindung von Hamburg und Lübeck über Güstrow und Neubrandenburg nach der preußischen Grenze in der Richtung nach Pasewalk gemacht, die 1870 auch ins Leben trat. Endlich erscheint auch Oldenburg 1867 mit einer Bahn nach Bremen, deren Stationen für jeden daselbst zu erwartenden Verkehr eingerichtet sind, an welche sich die preußische Bahn nach Heppens und Wilhelmshafen (Jahdegebiet) anschließt und 1869 die Bahn nach Leer. Eine Verbindung zwischen Hannover und Geestemünde war 1862 hergestellt.

Viele dieser Bauten gingen aus dem Streben hervor, möglichst Abkürzungen der Wege zwischen entfernten, wie auch näheren Markt- oder Productionsplätzen und Zwischenbahnen zu schaffen, bei welchen mehrere Stunden abgekürzter Fahrzeit eine Rolle spielen. Andere Bahnen eröffnen durch diese Linien völlig neue Absatzgebiete für bisher abseits liegende Stationen, zwischen welchen nur auf bedeutenden Umwegen Verkehr stattfinden konnte. Zu ihnen gehört vor allem die Verbindung von Ruhbank über Landeshut nach Liebau, über die böhmische Grenze bei Trautenau mit der südnorddeutschen Verbindungsbahn Pardubitz-Reichenberg und deren Zweigbahn Josefstadt-Königshain-Liebau. Die statistischen Nachweise der Station Ruhbank über Ein- und Ausfuhr per Achse in dieser Richtung ließen diese Verbindung längst wünschen und voraussehen. Es wurden in denselben als Eingang über 29,000 Centner Flachs, über 39,000 Centner diverse Waaren, über 10,000 Ctr. Getreide, 7,789 Tonnen Kohlen und 4,739 Ctr. Garn angegeben, als Ausgang erschienen über 24,000 Ctr. diverse Waaren, 6,458 Ctr. Garn, 6,697

Ctr. Hafer, 1,528 Ctr. Wolle und über 46,000 Ctr. leinene Fabrikate. Für 1868 wurden nach derselben statistischen Mittheilung als über das Hauptzoll-Amt zu Liebau und dessen Nebenämter per Achse im Jahre 1868 nach Böhmen befördert verzeichnet: über 43,000 Centner Flachs, 108,618 Ctr. Steinkohlen, 24,185 Scheffel Weizen, 3,600 Ctr. Mühlenfabrikate, über 4,000 Scheffel Roggen u. s. w. und in entgegengesetzter Richtung aus Böhmen über 12,000 Ctr. rohes Leinengarn, fast 14,000 Ctr. rohe Leinen, 3,893 Ctr. Butter, über 30,000 Scheffel Hafer, 114,600 Ctr. Steinkohlen u. s. w. Außerdem wurde auf die Spinnereien, Kalksteinbrüche der Umgegend hingewiesen, welche allein schon einen regen Verkehr unterhielten und der Eisenbahnverbindung zu statten kommen würden. Vor der Eröffnung der Bahn schloß die N. Märkische Eisenbahn mit der Reichenberg-Pardubitzer Bahn einen Vertrag ab, wonach der Betrieb auf der $0,_{57}$ Meilen langen Bahnstrecke von der österreichischen Grenze bis zur Station Liebau von der Reichenberg-Pardubitzer Bahn, an die sich bekanntlich die Bahn Ruhbank-Liebau anschließt, geführt werden soll. Die Reichenberg-Pardubitzer Bahn verzinst als Entschädigung hierfür das auf die erwähnte Strecke verwendete Anlagecapital mit 5 Procent, ebenso die Hälfte des Anlagecapitals für den Bahnhof in Liebau. Die Tarife der Reichenberg-Pardubitzer Bahn finden auch auf der vorerwähnten Strecke von der österreichischen Grenze bis Liebau Anwendung.

Lange fast $1\frac{1}{2}$jährige Unterhandlungen nach der Eröffnung der Bahn führten erst zu einem Verbande, dem schlesisch-böhmischen Eisenbahnverband, vorläufig zwischen den Stationen Posen, polnisch Lissa, Rawicz und Breslau über die Freiburger, schlesische Gebirgs- und süd-norddeutsche Verbindungsbahn nach der Station Prag der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft und nach Pilsen und Furth (zum Transit nach Bayern) der böhmischen Westbahn. So wurde der Anfang gemacht, um diejenigen Güter, welche bisher via Görlitz, Hof nach Süddeutschland und der Schweiz gingen, fortan über Altwasser, Liebau, Prag zu dirigiren, da diese Route sowohl den Vorzug der Billigkeit, als auch der kürzeren Strecke hat. Wenn die Differenz oft nur wenig Meilen bei solchen Anlagen beträgt, so ist dies für Massentransporte erheblich; so in diesem Verkehre, da von Breslau allein täglich ungefähr 1,200 Ctr. Spiritus, etwa 800 Ctr. Oel und noch bedeutendere Quantitäten Getreide sowie Sämereien nach Süddeutschland zur Verladung kommen.

Ueberhaupt hat die Erweiterung des Bahnnetzes und die Ausdehnung der Handelsbeziehungen und Verbindungen die Bildung neuer Eisenbahnverbände herbeigeführt, bei denen sich bereits die entfernt liegenden

Bahnverwaltungen betheiligten, und zu welchen selbst die überseeische Dampfschifffahrt herangezogen wurde. So bildete sich ein preußisch-schlesisch-österreichisch-ungarischer Verband-Güter-Verkehr, Verbände zur Beförderung der Güter von Ostpreußen nach dem Rhein und nach Holland (z. B. Königsberg-Köln-Amsterdam, ostdeutsch-rheinischer), von Oesterreich, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Staatseisenbahngesellschaft nach Thüringen und den Rheinlanden, also zwischen Prag, Pardubitz, Olmütz, Brünn, Wien, Preßburg, Pest und Stationen der Bergisch-Märkischen, westfälischen, hessischen Nordbahn. Die rheinischen Bahnen hatten ihrerseits wieder Verbände mit Frankreich und es bestand ein Tarif unter der Aufschrift: France, les provinces Rhénanes, Francfort sur Main; ebenso gab es einen deutsch-französischen Verband (Paris-Dresden), einen deutsch-holländischen, einen Verband der Bergisch-Märkischen und der grand-central-Belge-Eisenbahn. Zwischen deutschen Bahnen wurden noch mehrere neue Verbände abgeschlossen, oder alte regenerirt, wie zwischen der Magdeburg-Leipziger und den Stationen Köln, Gießen, Nassau, ein rechtsrheinischer, ein preußisch-braunschweigischer, zwischen den Stationen der schlesischen Bahnen und zuerst denen der sächsischen und thüringischen, dann auch der hannöverschen, westfälichen, rheinischen und holländischen Bahnen unter dem Gesammtnamen schlesisch-rheinischer Verband-Verkehr.

Ein überseeischer Güterverkehr über Amsterdam ist hergestellt durch einen Vertrag zwischen der königlichen Direction der Bergisch-Märkischen und den Directionen der Amsterdamer Rhein-Damschiffgesellschaft und der königlich niederländischen Dampfschifffahrt, welche Güter z. B. von Lennep, Remscheid, Solingen, Elberfeld, Barmen nach Stettin, Danzig, Königsberg, Hamburg, Kopenhagen, Petersburg, Riga, Stockholm, nach Bordeaux, Lissabon, Gibraltar, Marseille, Genua, Neapel, Triest, Venedig befördern.

Einen ähnlichen Verband haben einige andere Eisenbahnverwaltungen mit den Dampfschifffahrtsgesellschaften abgeschlossen; in demselben werden Güter von Amsterdam und Rotterdam via Stettin direct nach Berlin, Posen und Breslau befördert.

Eine ganze Reihe in diesem Jahrzehnt gebauter Eisenbahnen ist nach einem neuen Modus der Geldbeschaffung entstanden, welcher dies Decennium charakterisirt, dem aber mit dessen Ausgang zugleich der Garaus im civilisirten Deutschland gemacht wird und welcher sich nun in andere Länder flüchtet, wo das Treiben offener entwickelt wird, sich völlig bloßstellt und als das zeigt, was es trotz seiner hohen Gönner ist, so daß das Verbot eines solchen Verfahrens durch das preußische Handelsministerium vollkommen gerechtfertigt erscheint.

Unter der Bezeichnung „General-Entreprise" wurde die Fertigstellung

einer ganzen Eisenbahn einem Unternehmer übergeben, welcher nicht nur den Bahnbau, sondern auch die Capitalsbeschaffung übernahm. Als solcher General-Entrepreneur trat im Jahre 1861 ein bis dahin völlig unbekannter Mann, Namens Strousberg, nach einem viel bewegten Leben und nach mancher mißglückten Speculation in England und Amerika nun in Deutschland auf, um unter Vermittelung von drei vornehmen Engländern, die der frühere englische Gesandte Lord Loftus in Berlin an ihn gewiesen hatte, die Ausführung des Baus der Tilsit-Insterburger Bahn, einer Strecke von 7,2 Meilen Länge, zu übernehmen. Da der Accordgewinn bei solcher Entreprise allein auf den Unternehmer fällt, so hatte er beim Bau dieser Bahn eine Million Ueberschuß. Er selbst nämlich übernahm die creirten Actien von den Actionären und gab sie zum Paricourse als baares Geld an die Lieferanten und Gewerbetreibenden, wodurch die Papiere schnell unter das Publicum gebracht wurden. In solcher Weise baute er die ostpreußische Südbahn, die Rechte-Oder-Uferbahn, die Halle-Gubener, die Berlin-Görlitzer, die Märkisch-Posener, Hannover-Altenbekener, die ungarische Nordostbahn, zuletzt übernahm er mit einem Consortium, unter dem sich die Herzöge von Ratibor und von Ujest und der Graf Lehndorf befanden, die Bauten von bedeutenden Bahncomplexen in Rumänien; auch das Project einer Eisenbahn in Serbien wurde von ihm aufgenommen. Zu seinen Unternehmungen erwarb er die verschiedenartigsten Etablissements, wie die Egestorffsche Maschinenfabrik in Hannover, das Arndtsche Schienenwalzwerk in Dortmund, die Neustädter Hütte u. s. w. zum Nutzen der Eisenbahneinrichtungen. Auch mit andern Geschäften befaßte er sich dann und hatte im October 1869 die Antwerpener Citadelle für 14 Millionen Francs angekauft, um auf dem durch Abtragung derselben gewonnenen Terrain Bauten von Bassins, Lagerhäusern und Magazinen auszuführen, auch ein Eisenbahn-Stationsgebäude sollte dort errichtet werden. Ein von ihm in Berlin gebauter großartiger Viehhof wurde mit der Berliner Verbindungsbahn bald in Verbindung gesetzt. Ein prachtvolles Palais ließ sich der, wie man ihn eine Zeit lang zu nennen beliebte, „Eisenbahnkönig" in Berlin einrichten, und heute, wenige Jahre nach dem Erscheinen dieses Phänomens, (wenn man eine Person so nennen darf,) soll, wie man in Berlin wenigstens vielfach behauptet, nicht einer der Stühle mehr sein Eigenthum sein, welche durch ihre Musik den Besucher in einen Zauberpalast versetzt zu haben schienen.

Wie stand es nun mit den von ihm gebauten Bahnen? Die Ausführung mehrerer Bahnen genügte nicht den Ansprüchen, welche die Aufsichtsbehörden daran im Interesse der Sicherheit des Betriebes zu

stellen berechtigt waren und die Eröffnung solcher Strecken wurde lange verzögert. So wurde die Abnahme der Märkisch-Posener Bahn lange Zeit, soweit uns erinnerlich mindestens ein halbes Jahr, beanstandet, bis die Forderungen an die genügende Sicherheit der Bahneinrichtungen erfüllt waren. Die Nachrichten aus Rumänien und die neuesten Ereignisse in Betreff der dortigen Bahnen, welche die rothen Deputirten des Landes womöglich noch räuberisch an sich bringen möchten, haben noch weniger Vertrauen für die Unternehmungen eingeflößt. Wie man in Berlin über dieselben denkt, darüber hat sich erst in neuester Zeit noch eine Simme folgendermaßen vernehmen lassen. Da heißt es z. B.: „Es ist ein Hauptkunstgriff der „Gründer", um zur Betheiligung an ihren Unternehmungen zu ermuntern, daß sie den Capitalsbedarf von Hause aus möglichst gering und den zu erwartenden Gewinn möglichst hoch anschlagen. Strousberg und seine Mitglieder haben in dieser Praxis eine von Andern selten erreichte Meisterschaft bewiesen. Als ein Beispiel, wie die Ausführung häufig von den Kostenanschlägen abweicht, wird aus der Baurechnung für den Frankfurter Bahnhof der Märkisch-Posener Bahn Folgendes mitgetheilt. Der Kostenanschlag hatte mit unglaublicher Naivetät auf allerlei Gefälligkeiten der Niederschlesisch-Märkischen Direction gerechnet und daher in der Aufforderung zur Actienzeichnung den Aufwand für einen Bahnhof in Frankfurt a/O auf die fabelhaft geringe Summe von 6,000 Thlr. veranschlagt. Allein schon der Grunderwerb stellte sich dafür auf ungefähr 220,000 Thlr. So kam es, daß für das erste Betriebsjahr an die Prioritäten-Actionäre statt 5 Procent nur 28 Silbergr. für 100 Thaler an Zinsen abfielen, für die Stamm-Actionäre also gar nichts. Zur Verzinsung der Actien während der Bauzeit waren 640,000 Thlr. in Anschlag gebracht worden. Da Strousberg aber nicht fertig wurde und die Bauzeit bei weitem länger dauerte, so mußten statt jener Summe 940,000 Thlr. gezahlt werden."

Auch bei der Halle-Gubener Bahn walteten recht eigenthümliche Verhältnisse ob. In dem Jahresbericht für 1870 wird auseinandergesetzt, daß das noch vorhandene Baucapital nicht ausreichen werde zur Deckung der erforderlichen Kosten, da der Voranschlag desselben, ursprünglich für die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gemacht, zu niedrig bemessen sei. Auf die Vorstellungen, das Actiencapital von 12¾ Millionen auf 15 Millionen erhöhen zu dürfen, sei nur erreicht worden, ¾ Millionen mehr genehmigt zu sehen, wovon aber ½ Million ein Reserve-Baucapital darstellen sollten, welches nur in Anspruch genommen werden dürfte, sobald Grunderwerb, Bahnhöfe und Verzinsung eine höhere Summe als 3 Millionen in Anspruch nähmen. „Die Concession

wurde unter dem 3. Februar 1868 ertheilt und erfolgte unter der Bedingung der Vollendung des Baues bis zum letzten December 1870. Der Verwaltungsrath schloß unterm 16. Mai (8. Juni) 1868 mit Herrn Dr. Strousberg einen Vertrag über die Ausführung der Bahn in der Art ab, daß von dem Gegenstand der Entreprise der Grunderwerb, die fortificatorischen Anlagen, die Verwaltungskosten und die Zinsen ausgeschlossen, alle übrigen Arbeiten, Leistungen und Lieferungen dagegen, welche zur vollständigen Ausführung und Inbetriebsetzung der Bahn erforderlich waren, dem Unternehmer nach Einheitssätzen übertragen wurden, deren Feststellung zu verschiedenen Zeiten zwischen dem Unternehmer und dem oberleitenden Techniker der Gesellschaft unter Genehmigung des Verwaltungsrathes erfolgte und wobei hinsichtlich der Zahlungen bedungen wurde, daß der Unternehmer für seine Leistungen die Actien zum Nominalbetrage in Zahlung nehmen, der Gesellschaft erforderlichenfalls auch die Zahlungsmittel für die von ihr unmittelbar zu beschaffenden Erwerbungen und Leistungen, soweit ihr nicht baare Mittel zu Gebote standen, gewähren solle. Im Verlaufe der Bauausführung ist Herr Dr. Strousberg von der Entreprise zurückgetreten, indem derselbe mit Genehmigung des Verwaltungsrathes seine Rechte und Pflichten aus dem abgeschlossenen Entreprise-Vertrage am 4. October 1869 dem Bauunternehmer Rauschning zu Berlin abtrat." Demgemäß erklärt dann der Verwaltungsrath, daß die Baufrist unmöglich inne gehalten werden könne, daß bei Veränderung und Erweiterung und sonstigen unvorhergesehenen Umständen Mehrarbeiten und Mehrleistungen bedingt wurden, deren Kosten 2,227,718 Thr. betragen und daß außerdem noch 1,763,687 Thr. an Ueberschreitungen des Anschlages wegen Unzulänglichkeit der Ansätze zu decken seien, um die Bahn fertig zu stellen und in Betrieb zu setzen. Dazu würde sich auch noch die Verzinsung des Baucapitals auf längere Zeit empfehlen soweit die Baufrist ausgedehnt werden müßte, nämlich für 1871, so daß noch eine Summe von 4,690,000 Thlrn. an 5-procentigen Prioritäts-Obligationen auszugeben wäre, sobald die Genehmigung des Staates erlangt sei. Auch diese Actien würden durch den Unternehmer zum Paricourse angenommen werden. Die Generalversammlung der Actionäre bewilligte die Aufnahme der neuen Schuld und erwartete auch die Genehmigung des Staates.

Nach solchen Resultaten bedenke man die Lage der Actionäre, der Besitzer der Actien. Die Stamm-Prioritäts-Actien, welche nach Deckung der Zinsen durch die Einnahmen einst bei höherer Rentabilität auch an der Dividende theilnehmen sollen, enthalten mit Ausnahme derjenigen einiger älterer Gesellschaften wie der Rheinischen, der Magdeburg-

Halberstädter und der Rechte-Oder-Uferbahn, die Bestimmung, daß auf die Zinsen, welche, weil die Bahn noch nicht rentirt, nicht voll gezahlt werden können, in späterer Zeit, sobald bessere Geschäfte gemacht werden, die Nachzahlung des zu wenig gezahlten Betrages (ohne Zinseszinsen) erfolgen muß. Diese Bestimmung ist gerade bei den noch nicht rentirenden Bahnen gemacht, der Berlin-Görlitzer, Halle-Gubener, Märkisch-Posener, Hannover-Altenbekener, ostpreußischen Südbahn und Tilsit-Insterburger, alles Strousbergsche, sowie bei der projectirten bezüglich im Bau begriffenen Breslau-Warschauer Bahn (wovon später), der Crefeld-Kreis-Kempener und Nordhausen-Erfurter Bahn. Einzelne derselben zahlen noch die Zinsen aus dem Baufonds, aber andere haben sie aus dem Betriebe zu zahlen und werden theils seit mehreren Jahren, theils seit kurzem Nachzahlungen zu registriren haben, welche mit der Zeit unerschwinglich werden könnten. Die Nordhausen-Erfurter gaben z. B. für 1870 nur 1 Procent, die Tilsit-Insterburger statt 5 Procent nur $1^3/_{10}$, $1^9/_{10}$ und $1\,^1/_6$ Procent für 1868 bis 1870; die ostpreußische Südbahn hat gar nichts gegeben. Einige dieser Bahnen haben freilich noch die Aussicht zu rentiren, wie die Märkisch-Posener und Halle-Gubener Bahn und Tilsit-Insterburg, wenn die Zwischenlinien fertig sein werden, welche sie zu kürzeren Wegen in gewissen Richtungen machen oder ihnen Verbindungen schaffen.

Wenn der Staat seine Aufsicht hier strenger ausübte und zuletzt nicht mehr geneigt war Concessionen für General-Entreprisen zu genehmigen, so war das im Interesse des Landes sowie in seinem eigenen, das mit jenem zusammenfällt. Er versuchte in neuerer Zeit dasselbe auch noch durch andere Maßnahmen wahrzunehmen und zwar durch den bereits früher ausgesprochenen Grundsatz, große Eisenbahncomplexe möglichst in eine Hand zu bringen.

Er genehmigte daher am liebsten Concessionen zu Neubauten an Gesellschaften, welche bereits ein größeres Gebiet in Besitz hatten, wie aus diesen und anderen nachher noch zu entwickelnden Gründen an die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft zu Küstenbahnen, an die Oberschlesische zum Bau der Glazer und deren Verbindungsbahnen. Daher waren der Staatsverwaltung die Anträge der Wilhelms- und Neisse-Brieger Eisenbahngesellschaften sehr genehm, eine Vereinigung mit der Oberschlesischen Bahn herbeigeführt zu sehen. Bei Gelegenheit der Generalversammlung derselben zur Annahme dieser Anträge sprach sich der Vorsitzende des Verwaltungsraths darüber in folgenden Worten aus: „Das Streben, das gesammte Eisenbahnwesen in größeren Gruppen zu vereinigen, die Nothwendigkeit die kleineren Bahnen mit den größeren

Unternehmungen zu verschmelzen, macht sich je länger je mehr geltend. Die Erkenntniß, daß bei der Abhängigkeit der kleineren Bahnen von den in immer größerer Entwickelung begriffenen Hauptbahnen die Lebensfähigkeit der ersteren in Zweifel gezogen werden muß, daß ihre fernere Rentabilität in Frage gestellt ist, tritt überall hervor. Diese Erwägungen mögen die beiden Eisenbahngesellschaften zu den vorliegenden Anträgen veranlaßt haben. Andrerseits liegen die Vortheile, welche durch die Fusion dieser Bahnen für die Oberschlesische Eisenbahn entstehen, auf der Hand. Die einheitliche Verwaltung, die Unabhängigkeit bei Feststellung der Tarife, der unmittelbare Anschluß an große Nachbarbahnen, die Ersparniß bei den allgemeinen Verwaltungskosten, die größere Ausnutzung der Betriebsmittel fallen schon jetzt ins Gewicht und werden bei der bevorstehenden Erweiterung unseres Unternehmens, bei dem Ausbau des Bahnnetzes in den Nachbarländern noch in höherem Maße ins Gewicht fallen. Deshalb sind die Verwaltungsvorstände bereitwillig auf die Anträge eingegangen und können Ihnen die Annahme aus voller Ueberzeugung empfehlen."

Auf den Antrag der Generalversammlung der Wilhelmsbahn wurde mit Einstimmigkeit der anwesenden Actionäre (323 Stimmen) beschlossen:

1) die Verwaltung und den Betrieb der Wilhelmsbahn für Rechnung der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft vom 1. Januar 1870 an zu übernehmen und

2) deren gesammtes Vermögen käuflich zu erwerben unter folgenden Bedingungen: a. daß der Eigenthums-Uebergang in Form und Fristen geschieht, welche die Wilhelmsbahn-Gesellschaft gegen die Kündigung ihrer Prioritäts-Obligationen von Seiten deren Inhaber sicher stellen; b. daß die Auflösung der Wilhelmsbahn-Gesellschaft und der Uebergang ihres Eigenthums an die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft erst mit Beendigung der statutenmäßigen Amortisation der Prioritäts-Obligationen der Wilhelmsbahn eintritt, und die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft für eigene Rechnung seiner Zeit die Liquidation des Gesellschaftsvermögens jener Bahn übernimmt; c. daß die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft vom 1. Januar 1870 den Actionären der Wilhelmsbahn-Gesellschaft für jede 100 Thlr. Nominalwerth der Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien eine feste jährliche Rente von 5 Thlr. gewährt; d. daß denjenigen Inhabern der Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien der Wilhelmsbahn, welche sich bis 1. October 1872 zum Umtausch ihrer Actien melden, gegen Einhändigung der Actien nebst Dividendenscheinen von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft eine mit 5 Procent in halbjährlichen Terminen zu verzinsende und mit einem halben Procent

des Gesammtbetrages der Prioritäts-Anleihe vom 1. Januar 1880 an amortisirbare Oberschlesische Prioritäts-Obligation von 100 Thlr. für jede 100 Thlr. Nominalwerth behändigt und 15 Thlr. auf je 100 Thlr. Nominalwerth zugezahlt werden, wobei selbstredend der Werth der etwa fehlenden Dividendenscheine von dem Actieninhaber erstattet werden muß; e. daß das Vermögen der Wilhelmsbahn bis zur Amortisation ihrer Prioritäts-Obligationen abgesondert, aber mit zulässigen Erleichterungen von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft verwaltet und die gegenseitige Sicherstellung beider Gesellschaften für die hiernach zu übernehmenden Verpflichtungen vorbehaltlich aller Rechte Dritter erfolge;

3) die zur Ausführung des Beschlusses sub 2d. erforderlichen neuen Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn in Höhe von 6,300,000 Thlr. zu emittiren;

4) die k. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu ermächtigen, unter Berücksichtigung der Beschlüsse ad 1—3 nach freiem Ermessen einen Vertrag mit der Wilhelmsbahn-Gesellschaft abzuschließen, das Allerhöchste Privilegium zur Ausgabe der neuen Prioritäts-Obligationen zu erwirken und in Gemeinschaft mit dem Verwaltungsrath dieser Gesellschaft die Statutennachträge mit dem Staate zu vereinbaren.

Die gleichen Anträge wurden für die Neisse-Brieger Eisenbahn nur mit der Modification gestellt, daß die den Actionären gewährleistete Rente nicht 5, sondern nur 4½ Procent beträgt und der Umtausch der Stammactien gegen Oberschlesische 4½procentige Prioritätsobligationen und eine Baarzahlung von 5 Thlr. für je 100 Thlr. Nominalbetrag der Actien erfolgt. Das zu emittirende Capital ist auf 1,200,000 Thlr. festgesetzt. Die Abstimmung ergab eine Majorität von 307 gegen 7 verneinende Stimmen für die Proposition des Verwaltungsrathes.

Die Verträge, welche die Verwaltung der Oberschlesischen Bahn in Folge dieser Beschlüsse abgeschlossen, unter dem 18., 19. December 1869 mit der Wilhelmsbahn und 30., 31. December mit der Neisse-Brieger Eisenbahn, wurden durch königliche Cabinetsordre vom 28. März 1870*) bestätigt. In den Verträgen selbst werden folgende Hauptpunkte festgestellt. Während der Verwaltungsrath der Neisse-Brieger Bahn bis zum letzten December 1871 verbleibt und von da an aus 3 Mitgliedern und 2 Stellvertretern besteht, welche alle fünf Jahre neu gewählt werden, bleibt der Verwaltungsrath der Cosel-Oderberger Bahn noch bis ultimo 1874 bestehen und wird alsdann alle fünf Jahre zur Vertretung

*) Beilage 3.

der Interessen gegenüber der Oberschlesischen Bahn neu gewählt. (Eigentlich wäre das ganz überflüssig, da den Actionären die feste Rente sicher gestellt ist, also ihr Interesse vollständig gewahrt ist.) Die den Actionären bis zum 30. September 1872 zum Umtausch ihrer Stammactien offerirten Obligationen werden mit 15 resp. 5 Thaler Hinzuzahlung ausgegeben. Den bisherigen Prioritätsgläubigern der beiden fusionirten Bahnen bleiben ihre Vorzugsrechte auf die Wilhelmsbahn und die Neisse-Brieger Bahn gewahrt. Der noch nicht verwendete Theil der Prioritäts-Obligationen der Neisse-Brieger Bahn Lit. B. darf von der Oberschlesischen Bahn zu dem in dem Privileg angegebenen Zwecke nach Bedarf verwendet werden und muß dieselbe nach Ablauf desjenigen Jahres, in welchem die letzte Ausloosung oder Kündigung von Prioritäts-Obligationen stattgefunden, sämmtliche nicht umgetauschte Actien der Neisse-Brieger Bahn gegen Zahlung des Nominalwerthes nach sechsmonatlicher Kündigung einlösen, wodurch die Oberschlesische Bahn Eigenthümerin der Neisse-Brieger Bahn wird. Ebenso kann nach Einlösung der letzten Wilhelmsbahn-Obligationen die Oberschlesische Bahn das Eigenthum der Wilhelmsbahn erwerben.

Die noch übrig bleibenden Bahnen in den östlichen Provinzen des Staats werden vielleicht dereinst auch noch der Disposition desselben, sei es durch Kauf, sei es durch Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes anheimfallen, wir möchten sagen mediatisirt werden. —

Daß die Niederschlesische Zweigbahn noch nicht in einen größern Complex hineingezogen wurde, liegt vielleicht in Verhandlungen, welche mit derselben von der Berlin-Görlitzer und Halle-Cottbus-Gubener Bahnverwaltung angeknüpft wurden, um eine Vereinigung herbeizuführen. Zunächst würde wohl die Oberschlesische Bahn Veranlassung haben, sie heranzuziehen zu der naturgemäßen Vereinigung mit der Flügelbahn Lissa-Glogau. Diese nutzt ihr Betriebsmaterial nicht vollständig aus, wie Locomotiven und auch Zugpersonal; sie würde es aber, wenn sie mit der Niederschlesischen Zweigbahn verbunden wäre, und die Oberschlesische Bahn könnte mit nur geringer Vermehrung von Ausgaben auch den Betrieb dieser mit übernehmen. Der ganze Centralverwaltungsapparat würde fortfallen und die Geschäfte von dem Personal einer Betriebsinspection mit versehen werden können. Man machte von Glogau aus auch bereits darauf aufmerksam, daß nach Eröffnung der Posen-Thorner Bahn Anschlüsse an die sächsischen Bahnen über die Niederschlesische Zweigbahn nothwendig werden würden, um die Concurrenz mit der Märkisch-Posener Bahn auszuhalten. Die Uebernahme würde mit 5procentigen Oberschlesischen Prioritäten zu er-

reichen sein, und es scheint, als wenn die Actionäre der Zweigbahn dem nicht ganz abgeneigt wären. Die Bahn soll übrigens billig sein, da sie nur 2½ Millionen gekostet hat, wovon schon ein Theil amortisirt ist.

Die Unterhandlungen mit der Berlin-Görlitzer Bahn zerschlugen sich, wie deren Fusionsabsichten zunächst überhaupt. Es war die Absicht gewesen, die Berlin-Görlitzer, die Halle-Cottbus-Gubener Bahn und die Märkisch-Posener zu fusioniren und dem Complexe von circa 130 Meilen und etwa 60 Millionen Anlagecapital den Namen einer mitteldeutschen Centralbahn zu geben, mit den wichtigen Anschlüssen und Ausgangspunkten Berlin, Frankfurt, Posen, Glogau, Görlitz, Zittau, Reichenberg, Dresden, Leipzig, Halle. Aber diese Absicht gelang nicht, einmal wohl wegen verschiedener widerstrebender Elemente, welche befürchteten, daß die Actien der ersteren Bahn entwerthet werden könnten, sobald die Fusion der Verwaltung soviel zu thun gäbe, daß sie das höchste Interesse der Berlin-Görlitzer Bahn, eine Fortsetzung nach Böhmen zu erlangen, dann außer Augen setzen würde. Außerdem aber wurde auch die Zustimmung des Ministeriums nicht in Aussicht gestellt, welches die Genehmigung ablehnen zu müssen erklärte, so lange eine dieser Bahnen noch nicht vollendet sei. Schließlich erfolgte nach längerer Zeit, nachdem die Eröffnung der Strecke Cottbus-Guben für den 1. September 1871 in Aussicht gestellt und Persönlichkeiten an die Spitze traten, auf welche die Regierung einen gewissen Einfluß ausübte, die Genehmigung zur Vereinigung der Berlin-Görlitzer mit der Halle-Cottbus-Gubener Bahn ertheilt, mit welcher eine neue Organisation der ganzen Verwaltung verknüpft war, die im Interesse beider Bahnen lag. Wir werden noch auf die Wünsche der Regierung in Betreff der Zusammensetzung der Verwaltungen der Privateisenbahnen bei den neuesten Concessionen zurückkommen.

In anderen Provinzen gelangte bereits durch den Krieg von 1866 der Staat selbst in den Besitz größerer Complexe, was für ihn um so günstiger war, als diese gerade in den annectirten Ländern lagen. Die Hannoverschen Bahnen waren sämmtlich Staatsbahnen, das ganze Netz fiel also an den preußischen Staat und zugleich eine Verbindung nach den westlichen Provinzen, die nur noch durch die Braunschweigischen Bahnen unterbrochen war, dagegen noch vollständiger durch die Annectirung von Kurhessen wurde, insofern hier die frühere Kurfürst Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, die Verbindung zwischen Thüringen und Westfalen, unter königliche Verwaltung kam als hessische Nordbahn, mit der Strecke Bebra-Fulda, welche in den nächsten Jahren bis Hanau verlängert wurde und nach der bayerischen Staatsbahn ausgebaut wird. Die

eben so wichtige Strecke der Main-Weserbahn, die Verbindung von Frankfurt a/M. mit Kassel kam gleichfalls an den Staat.

Von welcher besonderen Wichtigkeit diese Erwerbungen für den Staat im deutsch-französischen Kriege waren, das wird sich bei der Betrachtung über die Eisenbahn im Kriege zeigen.

## 25. Concurrenzen. Differentialtarife.

Nicht wenige der eben besprochenen Eisenbahnen sind noch von einem besonderen Gesichtspunkte zu betrachten, nämlich als Concurrenzbahnen, als welche sie selbst zum Theil einen schweren Stand haben, theils auch den Nachbarbahnen bereiten, andrerseits aber auch einen hervorragenden Einfluß auf jene ausüben, sowie auf das betheiligte Publicum. Man hat bei denselben zu unterscheiden zwischen solchen, deren Anfangs- und Endpunkt mit denen der anderen zusammenfallen, und denjenigen, welche durch Zusammenhang mit den Nachbarbahnen auf weitere Entfernungen Concurrenz machen.

Fangen wir mit Berlin an, so tritt uns zunächst die Concurrenz der Niederschlesisch-Märkischen Bahn entgegen, die Berlin-Görlitzer, welche seit der im Jahre 1868 erfolgten Eröffnung den Verkehr nach Sachsen, nach Böhmen und nach dem schlesischen Gebirge auf erhebliche Art streitig zu machen suchte und sie veranlaßte, mit mehreren ihrer Tarifsätze für einzelne Gattungen von Gütern herabzugehen (Tarif für Gewebe, Spirituosen ꝛc.) nachdem ein Uebereinkommen in Betreff Theilung des Verkehrs nicht den erwarteten Erfolg gehabt haben mußte.

Die Staatsverwaltung eröffnete eine Fortsetzung der Ostbahn von Küstrin nach Berlin am 1. October 1867 und machte dadurch im Interesse dieser, aber auch für die eigene Verwaltung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, wenn auch zum Besten des Publicums, eine Concurrenz, da alle Güter, welche vorher die Strecke Frankfurt-Berlin passiren mußten, jetzt direct dorthin und dorther kommen; und zwar nicht blos von der Ostbahn, sondern von beiden Seiten der Stargard-Posener Bahn.

Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahnverwaltung baut die Strecke von Magdeburg nach Helmstädt, der sich die von Helmstädt nach Braunschweig anschließt, und sichert sich so die Concurrenzfähigkeit für den norddeutschen Verkehr; durch die Abzweigung nach Jerxheim stellt sie eine Abkürzung für den Verkehr im preußisch-braunschweigischen Verbande über Kreiensen nach dem Rhein und nach Frankfurt her.

Die Nassauische Bahn Wiesbaden=Ems=Wetzlar, welche am 10. Januar 1863 in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betriebe übergeben wurde, kann auch als Concurrenzbahn gelten, wenn sie auch theilweise andere Ausgangspunkte hat, als die Rheinische und die Deutz=Gießener Bahn. Denn alle Linien, welche in einem Productionsgebiete münden, concurriren mehr oder weniger miteinander. Es ließen sich in dieser Art noch mehrere Concurrenzen nachweisen, wie sie sich im letzten Jahrzehnt gefunden haben, und wir werden auf ähnliche noch zu sprechen kommen.

Eine Concurrenzbahn, die zwar nicht zu Deutschland gehört, sich jedoch an die deutschen Bahnen anschließt und einem großen Gebiete derselben sehr empfindlichen Abzug seines Verkehrs veranlaßt, deshalb hier erwähnt werden muß, ist die Warschau=Bromberger Bahn, welche zwischen Thorn und Alexandrowo die preußische Grenze überschreitet. Sie ist im Jahre 1862 vollendet und eine Schwesterbahn der Warschau=Wiener, deren Anschlüsse bei Graniça=Szczakowa an die Krakau=Oberschlesische Strecke der Kaiser Ferdinand=Nordbahn und bei Sosnowice an die Oberschlesische Bahn, letzterer im Jahre 1859, hergestellt sind. Durch diese Bahn wird einerseits der Verkehr aus Berlin, Leipzig, Hamburg, Paris nach Polen von Schlesien abgeleitet; hier wird noch befördert, was zwischen dieser Provinz und Polen hin und hergeht. Dieser Verkehr wird zwar durch einen Bau von Breslau nach Warschau wieder von dort abgeleitet, aber der Oberschlesischen Bahn entzogen bleiben, welcher er auf der neuen Strecke nach Glaz wieder zu gute kommen wird. Die im Bau begriffene Bahn von Posen nach Bromberg und Thorn ist dagegen geeignet und bestimmt, den Verkehr dem oberschlesischen Unternehmen wieder zuzuführen. Die Warschau=Wiener Bahn führt der Warschau=Bromberger Strecke gewaltige Kohlen=Transporte nach Bromberg und in die Provinz Preußen zu, welche sonst aus Oberschlesien über Breslau, Posen, Kreuz dorthin gingen, auf dem neuen Wege aber eine kürzere, concurrenzfähige Tour haben. Es sind dort mitunter 2 Silbergroschen Differenz für die Tonne. Außerdem aber versuchen auch die Nordbahn und die Karl=Ludwigsbahn aus Galizien die Producte auf jenem Wege zu befördern, so daß die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft wie ihre Direction das früher fallen gelassene Project eines Baus der Eisenbahn von Posen nach Thorn und nach Bromberg wieder aufzunehmen sich veranlaßt sahen, um den Umweg über Kreuz zu vermeiden und dann auf der um 18,8 Meilen kürzeren Strecke die der längeren verloren gegangenen Transporte wieder zuzuführen.

War durch die Ausführung dieses Projects der Oberschlesischen Bahn nicht nur eine weitere Ausdehnung, sondern auch die Concurrenzfähigkeit für östliche Bahnen und Erweiterung des Verkehrs gesichert, so drohten ihr auf einer anderen Seite, ja auf mehreren Stellen bedeutsame Concurrenzen. Auf dem rechten Ufer der Oder war eine Bahn aus Oberschlesien nach Breslau ins Auge gefaßt worden und zwar mit dem Ausgangspunkte einer Station der Oppeln-Tarnowitzer Bahn, welche 1858 eröffnet worden war, mit deren Vorarbeiten aber bereits jene für die projectirte Bahn 2 Jahre vorher in Vorschlag gebracht worden war. Die Oberschlesische Bahnverwaltung hatte sich damals die Concession zu sichern gewußt, zögerte aber doch noch mit dem Bau vorzugehen, von der Absicht geleitet, sich nicht selbst, so lange es zu vermeiden sei, Concurrenz zu schaffen. Als sie von anderer Seite gedrängt wurde, verzichtete sie auf die Concession, die Oppeln-Tarnowitzer Bahn erlangte sie und nun nicht blos zum Bau von einer ihrer Stationen nach Breslau, sondern zur jenseitigen Fortsetzung über Laurahütte durch das östliche Hütten- und Grubenrevier nach der polnischen Grenze bei Schoppinitz (gegenüber Sosnowice) und von da über die Oberschlesische Bahn nach der Nordbahn zwischen Oderberg und Oswięcim bei Dzieditz an der Grenze von Galizien. Diese Bahn, welche bei ihrer Vollendung mit der Oppeln-Tarnowitzer vereinigt, den Namen Rechte-Oder-Uferbahn erhielt, ist von Strousberg gebaut, in ihrer Länge seit dem 24. Juni 1870 eröffnet.

Die Concurrenz war nun nicht mehr zu verhindern, die Rechte-Oder-Uferbahn schaffte eine Verbindung in Breslau nicht blos mit der Oberschlesischen, sondern auch mit der Niederschlesisch-Märkischen; sie machte bald Geschäfte, welche die Oberschlesische Bahn zwangen, mit gewissen Frachtsätzen herunter zu gehen, wobei sie mitunter von jener doch noch um $^{3}/_{100}$ Silbergroschen (wie für façonuirtes Eisen nach Breslau und Oppeln) überflügelt wurde.

Man mußte nun dafür sorgen, daß nicht auf der Südwestseite die Verbindung der Endpunkte der Wilhelms-, der Neisse-Brieger und der Freiburger Bahn in andere Hände als die der Oberschlesischen Bahn gelangte. Hierzu trat das seit mehreren Jahren auch von verschiedenen Seiten in Aussicht genommene Project einer Bahn von Breslau nach Strehlen und dann über Frankenstein nach Glaz und der österreichischen Grenze bei Wildenschwert zum Anschlusse an das österreichische Eisenbahnnetz. Es war dieses Project jetzt um somehr der Zeitlage angemessen, als einerseits das sich erweiternde ungarische Netz die Getreidemassen dem ersten Theile des Unternehmens zuführen muß, wie die

Kaschau-Oderberger Bahn, andrerseits für den zweiten Theil die früher lange vorenthaltene Genehmigung Oesterreichs zum Anschlusse an mehreren Stellen der schlesischen Grenze, wie bereits erwähnt, durch den Prager Frieden endlich gesichert war.

Aber über die Ausführung des Unternehmens und dessen Concessionirung fanden zuerst sehr erregte Debatten statt und es wird kaum eine Generalversammlung der Actionäre einer Eisenbahngesellschaft so stark besucht und so lebhaft gewesen sein, als die zum Zwecke der Berathung über diese Vorlagen anberaumte. Der große Saal des neuen Börsengebäudes in Breslau faßte kaum die Zahl der Stimmenden, zu denen aus Berlin, wo eine starke Agitation stattgefunden hatte, eine große Menge Vertreter von Stimmen geschafft worden war. Es handelte sich auf Anregung der Berliner Actionäre um nichts Geringeres, als darum, dem Staate den Antheil an Superdividende für die neuen Stammactien vorzuenthalten. Nachdem Modificationen gefunden worden waren, unter denen der Staat auf dieselbe verzichtete, wurde der Bau in einer zweiten Generalversammlung, die nicht schwächer besetzt war, genehmigt.

Wahrscheinlich wird die Verbindung von Leobschütz, Neisse und Frankenstein eine Concurrenz für die Wien-Prag-Bodenbacher Strecke werden können, welche den Verkehr mit Hamburg über Dresden beherrscht, der früher über Berlin und Breslau allein stattgefunden hatte. Auf diesem Wege waren von Hamburg Twiste, Manufacturwaaren, Maschinen u. s. w. und aus Oesterreich Wolle, Fett, Hadern befördert worden. Ein Vertrag nebst einem directen Gütertarife zwischen Hamburg, den deutschen Zwischenländern und den österreichischen Stationen via Oderberg und Bodenbach vom 1. Mai 1869 hat dieses Concurrenzverhältniß einigermaßen geregelt.

Mit der Bahn nach Glaz soll noch die Schlesische Gebirgsbahn verbunden werden, welche, wenn sie nicht als eine Concurrenzbahn im eigentlichen Sinne des Wortes bezeichnet werden kann, vielmehr das schlesische Eisenbahnnetz vergrößert, dem Personenverkehr ein weites Feld eröffnet, den Nachbarbahnen und Productionsorten die fehlenden Absatzwege schafft, dennoch die Einnahmen der Freiburger Bahn geschmälert hat. Seit Vollendung der Strecke Altwasser-Dittersbach ging laut dem Jahresberichte der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft für 1869 der directe Personenverkehr der Stationen Freiburg, Altwasser, Waldenburg nach und von allen Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Bahn jenseits Kohlfurt größtentheils auf die Gebirgsbahn über. Erheblicher noch waren die Ausfälle im Güter- und

besonders im Kohlenverkehr; namentlich mußte jede Concurrenz für den letztern bezüglich aller direct mit der Schlesischen Gebirgsbahn verbundenen Gruben aufgegeben werden, zumal die königl. Niederschlesische Märkische Eisenbahn eine vollständige Gleichstellung der Tarife verweigerte. Die durch die Concurrenz der Gebirgsbahn erwachsenen Ausfälle im Personen-, Gepäck- und Güterverkehr werden dann auf ungefähr 79 bis 92,000 Thaler berechnet. Aber diesem Ausfall gegenüber steht eine Einnahme aus dem von und nach der Gebirgsbahn neu hinzugetretenen Verkehr, welcher mindestens dieselbe Summe ersetzt hat, so daß sich die Verluste mit dem neuen Zuwachs compensiren. Der Verkehr mit der Gebirgsbahn wird auch weiteren Aufschwungs für fähig gehalten durch den Anschluß Ruhbank-Liebau, den Verkehr nach Prag.

Eine andere Concurrenz und zwar für die preußische Ostbahn wird die Strecke der Eisenbahn von Stargard über Cöslin nach Danzig werden, namentlich für Transporte, welche vom Westen her über Berlin und Stettin in den Händen einer Verwaltung bleiben; wir sehen darin die Wirkung des Princips, welches auch die Staatsverwaltung selbst gern durchgeführt sieht, daß große Strecken möglichst in einer Hand liegen. Eine andere Bedeutung dieser Bahn wird sich bei der Betrachtung des strategischen Interesses des Staates herausstellen.

Die Leipzig-Dresdener Bahn hat die ihr drohende Concurrenz über Döbeln und Grimma selbst in die Hände genommen und jedenfalls dadurch keine Verluste erlitten, sondern durch Verbindung einiger Stationen den Verkehr gehoben.

Einen Theil des Hamburger Verkehrs hatte, wie bemerkt wurde, durch die Aufhebung des Sundzolls (1857) Stettin an sich gezogen und durch die Stargard-Posener und Breslau-Posener Bahn weiter ausgedehnt. Durch die Vollendung der Mecklenburgischen Bahnen bot sich eine neue Gelegenheit zur Concurrenz von Hamburg über diese nach Stettin und die Hinterbahnen dar und wurde bald durch die Einführung eines Verbandverkehrs von Hamburg und Lübeck via Kleinen-Stettin bis nach Breslau und Oderberg wahrgenommen.

Minder friedfertig als alle diese Concurrenzen wurde die Verwaltung der Ursprungsbahn gegen das Project einer neuen Bahn gefunden, welche von Wien aus direct nach Brünn kürzlich gebaut worden ist, und wofür die österreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft die Concession erlangt hatte. Die Klage der Verwaltung der K. Ferdinand Nordbahn war, aus Competenzgründen, auch vom obersten Gerichtshof abgewiesen worden, es wurde daher die dadurch nicht ausgeschlossene Klage wegen

Entschädigungsansprüchen vorbehalten, die sie zu gelegener Zeit einleiten wollte.

Eine ebenfalls zur Concurrenz bestimmte Bahn ist die Märkisch-Posener Bahn von Posen nach Guben und nach Frankfurt führend, an welche sich die Halle-Cottbus-Gubener Eisenbahn anschließt, die namentlich der Anhaltischen Bahn Concurrenz machen wird, weshalb deren Verwaltung bereits in Erwägung gezogen hat, welche Schritte zur Begegnung derselben einzuleiten seien. Dieselbe hat inzwischen durch einen Anschluß an die Magdeburg-Halberstädter einen nicht unerheblichen Verkehr nach dem Harze geschaffen, zu dem noch der Schnellzugsverkehr nach Frankfurt a/M. über die Strecke Bebra-Fulda-Hanau zugetreten ist.

Bisher waren es lediglich die Eisenbahnen, welche einander Concurrenz machten, wenn man die wenigen Fälle ausnimmt, in denen Flüsse als Concurrenten erschienen. Alle übrigen Wege waren den Eisenbahnen dienstbar gemacht. Aber in neuerer Zeit beabsichtigt man durch andere Verkehrswege denselben Concurrenzen zu schaffen. Im Juni 1869 bildete sich ein Verein zur Hebung der deutschen Fluß- und Kanal-Schifffahrt. Berliner Blätter veröffentlichten damals einen Aufruf, in welchem es u. a. hieß: „Die jüngsten Verhandlungen des Norddeutschen Reichstages in Betreff des Eisenbahnwesens haben die Nothwendigkeit einer Reform unleugbar nachgewiesen. Der Abhilfe der Beschwerden über zu hohe Frachten der Eisenbahnen und Mangel an Haftbarkeit u. s. w. stehen die Privilegien des Monopols gegenüber, eine Schwierigkeit, die am sichersten durch Hebung der Fluß- und Kanal-Schifffahrt beseitigt wird. Deutschland, namentlich Preußen ist in dieser Beziehung weit hinter den Schöpfungen des großen Kurfürsten und Friedrich des Großen zurückgeblieben; letzteres besitzt auf 374,300 Seelen nur eine Meile Kanal trotz der günstigen Lage der norddeutschen Ebene und ihrer Flußgebiete, Nordamerika dagegen 1 Meile auf 5,000 Seelen, England 1 Meile auf 7,000 Seelen. Die deutschen Regierungen haben durch einseitige Förderung der Eisenbahnen die Kanäle in den Schatten gestellt; es fehlt ein großartiges Kanalnetz gleich jenem in Frankreich, welches diesem gestattet, Kanonenboote von Bordeaux durch Deutschland nach dem Schwarzen Meere zu senden. Unserem Publicum mangelt jener energische Sinn für Selbsthilfe, welcher die anglo-germanische Race so groß machte in allen Welttheilen.(?) Mit Recht sagte der Hydrotechniker Geheimerath Hagen: „Der Handelsstand selbst hätte bei uns die nöthigen Mittel für die Wasserstraßen schaffen und für die zweckmäßige Anordnung dieser Wege, deren er bedurfte, sorgen müssen. Fast das ganze englische Kanalnetz entstand durch Privatunternehmungen.“ Es

gilt unsere Seehäfen mit dem Binnenlande durch Kanäle zu verbinden, und die Ströme Memel, Pregel, Weichsel, Oder, Eider, Elbe, Weser, Ems, Lippe, Ruhr, Rhein, Main und Donau in dieses Netz passend zu verflechten. Rom ist nicht an einem Tage erbaut. In einer Zeit, wo das Mittelmeer mit dem Rothen Meere verbunden ist, Rußland durch einen Kanal von 28 Fuß Tiefe und ein Capital von 29 ½ Millionen Silberrubeln St. Petersburg zur Seestadt zu machen strebt, ferner die Ostsee mit dem Schwarzen und Kaspischen Meere verbinden will; und wenn Oesterreich von der March zur Oder einen Kanal verlangt, darf auch Deutschland aufgerufen werden, seine Wasserstraßen zu bessern und zu mehren.“ Es wird dann in dem Aufruf jeder Landestheil aufgefordert, das Seinige zu thun und die vorliegenden Projecte zu würdigen, von denen folgende genannt werden: Flensburg-Romö, Kiel-Brunsbüttel, der Elb-Spree-Kanal, Verbindung von Weser und Elbe, Elbe und Ostsee, Weser und Ems, die Hebung der Moor-Colonien, Verbindung des Rheins der Ruhr und Lippe mit der Ems, Weser und Elbe, Kanal von Crefeld zum Rhein, Kanal zwischen Rhein und Main, Kanalisirung der Oder, Verbesserung der Wasserstraße Stettin, Berlin u. s. w. Zum Schluß folgt noch eine Polemik gegen den Staatsanzeiger, der die Concurrenz der Kanäle mit den Eisenbahnen bezweifelte und die Zeit zur Anlage neuer Kanäle noch nicht gekommen glaubte. (Beiblatt des Staatsanzeigers No. 68 vom 20. März 1868.) Es werden als Gegenbeweise die Bewegungen zwischen Rouen und Paris, die hier nicht ganz zutreffend sein mögen, dagegen die zwischen Ruhrort und Holland angegeben, wo abwärts 19 Millionen Ctr. zu Wasser, 5 Millionen Ctr. per Eisenbahn befördert wurden. Als fernerer Beweis wird angeführt, die französischen Eisenbahnen fühlten die Concurrenz so, daß sie zum Ankauf derselben übergingen.

Die Petition der Stettiner Kahnschiffer an den Reichstag setzte die Fracht auf ⅓ Pfennig per Centner und Meile fest, wenn die Wasserstraße auf 4 ½ Fuß Tiefgang regulirt werde, ein Ziel, welches keine Eisenbahn erreiche. (Wir glauben nicht, daß dieser Satz auch von den Schiffern inne gehalten werden kann, wenn die Regulirungen und Bauten von Privatgesellschaften aufgenommen werden sollten, welche ihren Gewinn dabei machen wollen.) Es wurde dann vorgeschlagen, Provinzial-Vereine zu bilden, welche sich mit den Handelskammern und Interessenten in Verbindung setzen sollten, während der Haupt-Verein die Resultate combiniren und geeignete Anträge an die Landesvertretung richten würde.

Dieser Verein hatte sich am 25. Juli 1870 constituirt, sein Wirken

war aber durch den Krieg außer Thätigkeit gesetzt und wird erst jetzt wieder aufgenommen werden. Ein ergiebiges Feld wird ihr die Oderschifffahrt bieten, da man versichert, daß Tausende von Oderschiffern zu Grunde gehen müßten, wenn ihnen nicht bald Hilfe käme; die Kähne, welche 2,000 Centner und mehr tragen, konnten oft nur mit 3 bis 400 Centnern beladen werden. Aber nicht nur den Schiffern würde geholfen, auch der Staat würde bedeutende Summen sparen, die jährlich auf Stromregulirungen ausgegeben werden und schließlich, obwohl fortgesetzt, doch nicht ausreichen.

Allerdings würde dadurch den Eisenbahnen starke Concurrenz erwachsen, wenn man bedenkt, daß auf der Oder z. B. die Frachten für Stückgüter 5 Silbrgr., Eisen und Zink nach Stettin $3\frac{1}{2}$ Sgr. per Centner von Breslau betragen, nach Magdeburg Eisen und Zinkblech $6\frac{1}{2}$ Sgr., Stückgüter $7\frac{1}{2}$ Sgr., Zink von Breslau nach Hamburg 5 Sgr. pro Centner, leere Petroleumfässer 6 Sgr. pro Stück als Zuladung, — und vergleicht diese Sätze mit den Eisenbahnfrachten. Der Staat wird, da ihm die Eisenbahnen unentbehrlich und wichtiger sind für militärische und politische Zwecke, diese nicht einer gefährlichen Concurrenz aussetzen, er hat auch an deren Gedeihen finanzielle Rücksichten zu nehmen, er wird, wenn er die Kanalisirung in großem Maßstabe zugiebt, sich selbst nicht betheiligen noch Vortheile oder Zinsgarantien geben. Andrerseits ist ein großer Theil des Landes dabei interessirt und dessen Interesse kann nicht ganz unberücksichtigt bleiben. Es wird auch dieses wahrnehmen können, da bei allen noch so guten Einrichtungen der Schifffahrt sie doch in der Schnelligkeit weder stromab noch auch stromauf jemals mit der Eisenbahn concurriren kann, wenn sie auch billiger, selbst für die Hälfte transportirt; sie wird Lieferungsfristen nicht so leicht feststellen können. Nach den Erfahrungen sind die wasserreichsten Flüsse nicht im Stande, stets Concurrenz zu machen, so der Rhein, dessen Nebenflüsse ihm die Massengüter zuführen, wie Main, Lahn, Mosel, Ruhr, im Sommer nicht die erforderliche Tiefe haben. Der Winter aber hebt die Beförderung vollständig auf. Und wo nicht regelmäßiger Verkehr stattfindet, nicht zu jeder Zeit das Quantum des Bedarfs auf demselben Wege gedeckt werden kann, da wählt die Mehrzahl der Verfrachter lieber den regelmäßigen Weg. Die Wasserstraße kann außerdem Vortheile wahrnehmen, die der Eisenbahn nicht zu Gebote stehen; es wird ihr dadurch nicht geschadet. Die Wasserstraße ist jeder Zeit und jedem gestattet, an jeder Stelle ist Ein- und Ausladen möglich. Sie wird daher in dem ihr eigenen Localverkehr gute Geschäfte machen können, ohne die Eisenbahn zu sehr zu beeinträchtigen.

Um den Concurrenzen zu begegnen, oder um gewissen langen Strecken Transporte zuzuwenden, welche sonst nicht oder wo anders stattfinden würden, um also einzelne Plätze im Interesse des Staates zu begünstigen, hat man eine Maßnahme für nothwendig erachtet, deren Entstehen zu mehrfachen Beschwerden und Discussionen Veranlassung gegeben hat. Man wird zugeben müssen, daß, wenn der Staat seine Absicht, über größere Bahncomplexe Einfluß zu erlangen, erreicht hat und dann zu Gunsten einiger Plätze einen billigen Frachtsatz für gewisse Güter einführt, er das Interesse jener wahrnimmt, und Orte, für welche die Voraussetzungen nicht vorhanden sind, auch nicht an dieser Ermäßigung theilnehmen können. Es ist dies das Kapitel der Differential-Tarife, über welches in den letzten Jahren viel gestritten wurde. So war im Verkehr zwischen Stettin und den österreichischen Stationen auf den Wegen über Cosel und Myslowitz für verschiedene Güter ein solcher Tarif eingeführt worden. Man ging bei seiner Einführung von der Anschauung aus, daß dadurch für gewisse Landes- und Industrieerzeugnisse neue und fremde Märkte erschlossen werden, die bei den gewöhnlichen Tarifen überhaupt nicht zu erreichen sein würden.

Die Breslauer Handelskammer verlangte nun in einem Bericht an das Handels-Ministerium (10. Februar 1869) für Waaren im Binnenverkehr und im Zuzuge aus den ausländischen Productionsländern von den drei Stationen der Oberschlesischen Bahn Myslowitz, Cosel und Stargard nach Breslau und umgekehrt directe Tarife einzuführen, jedoch nur für die nachstehend aufgeführten Artikel und nur für die Verfrachtung in Wagenladungen; diesen directen Tarifen denjenigen Satz zu Grunde zu legen, welchen die Oberschlesische Eisenbahn in ihrem Stettin-Oesterreichischen Verbandsverkehr zur Geltung gebracht hat; es bei diesen Sätzen bewenden zu lassen für die Artikel Getreide, Kleesaat, Oelfrüchte, Hülsenfrüchte, Mais; für die Artikel Kaffe, fette Oele aller Art, Petroleum, Thran, Heringe, Soda, Chlorkalk, Baumwolle und Farbehölzer dieselben Sätze mit einem Zuschlage zur Anwendung zu bringen; diesen Zuschlag zu bemessen für die Strecke Stargard-Breslau und umgekehrt auf 10 Procent, für die Strecke Myslowitz-Breslau und umgekehrt auf $12\frac{1}{2}$ und für die Strecke Cosel-Breslau u. u. auf 15 Procent.

Die königliche Direction der Oberschlesischen Bahn hatte bereits nachgewiesen, daß allein für Getreide und Hülsenfrüchte ein Ausfall von mehr als 51,000 Thaler stattfinden würde und daß lediglich in Consequenz jener Maßgabe auch eine Begünstigung von anderen Plätzen, die eine solche weder bedürfen noch beanspruchen, eintreten müßte. Es wird dem Unternehmen dadurch ein finanzielles Opfer auferlegt werden,

das die Grenzen weit übersteige, welche die Handelskammer bei der Formulirnng ihrer Forderungen im particulären Interesse des hiesigen Platzes irrthümlich einhalten zu können glaube. „Es ist auch leicht vorauszusehen", heißt es weiter, „daß so erhebliche Transportermäßigungen für Breslau, nothwendigerweise eine nachtheilige Rückwirkung auf den Zwischenverkehr anderer Stationsplätze unseres Bahnbereichs ausüben werden, welche sich gleichfalls, wenn auch nicht in so bedeutendem Umfange wie Breslau an dem Handel mit den ausländischen Productionsstätten betheiligen, und welche in den neuen directen Breslauer Tarifen mit demselben Grunde, wie der hiesige Handelsstand in den directen Stettiner Tarifen, eine Schädigung der particulären Interessen ihrer zeitherigen vermittelnden Handelsthätigkeit erblicken werden."

Die Handelskammer hatte auch ausgeführt, daß die directen Transittarife immer noch auf gewinnbringenden Sätzen beruhen müssen und daß solche daher auch in Anwendung auf den internen Verkehr den Reingewinn erhöhen. Es wurde darauf geantwortet, daß es allerdings richtig sei, daß alle Tarife vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltung den Zweck verfolgen, einen möglichst hohen Reingewinn zu erzielen und daß auch die Transittarife auf immer noch gewinnbringenden Frachtsätzen beruhen müssen. Aber die Folgerungen der Handelskammer daraus seien unrichtig 1. daß die Transittarife den Beweis liefern, wie durch Ermäßigungen der Reingewinn der Eisenbahnen sich unbedingt erhöhe, daß 2. jeder den Reingewinn aus den Transittarifen übersteigende Reingewinn von gewöhnlichen Tarifen sich als ein unzulässiger „Monopolgewinn" charakterisire, der die Verkehrsinteressen schädigt und dessen Anstrebung sich kaum mit dem Standpunkt eines vernünftigen Kaufmanns, gewiß aber nicht mit dem einer Behörde verträgt. „Es bedarf keiner ausführlichen Darlegung, daß eine jede Frachtermäßigung nur unter der einzigen Voraussetzung eine absolute Erhöhung des Reingewinns zu bewirken vermag, wenn und sobald dieselbe eine solche Vermehrung der Transportmassen zur Folge hat, daß der Ausfall an der Höhe des Frachtgeldes durch den Mehrertrag der größeren Frachtmengen nach Abzug der Mehrkosten des Transports übertroffen wird. Das Vorhandensein dieser unerläßlichen Voraussetzung muß erwiesen resp. aus zweifellosen Annahmen gefolgert werden können, wenn mit der Absicht einer Erhöhung des Reinertrags zu einer Tarifermäßigung geschritten wird. Bei den Transittarifen ist diese Voraussetzung theilweise allerdings vorhanden, insofern nämlich mittelst derselben für gewisse Landes- und Industrieerzeugnisse neue und fremde Märkte erschlossen werden, die bei den gewöhnlichen Tarifen überhaupt nicht zu erreichen

sein würden. Zum größten Theile aber, namentlich soweit es sich um die internationalen Waarenzüge handelt, die mittelst billiger Frachten von anderen Verkehrsconcurrenzrouten abgezogen werden sollen, bewirken die Transittarife zwar insofern eine Einnahmevermehrung, als ohne deren Hilfe auf jene Transporte und den geringen Gewinn, den sie noch abwerfen, gänzlich verzichtet werden müßte. Sie bewirken aber sofort eine positive Schmälerung des Reinertrages, wenn sie auf Transporte angewendet werden, die den Bedingungen jenes internationalen Transitverkehrs nicht entsprechen, also einerseits der Gefahr eines Verlustes für die Bahn nicht ausgesetzt, andrerseits einer dem Deckungsbedürfniß entsprechenden quantitativen Steigerung nicht fähig sind."

Die umfangreiche Auseinandersetzung ging dann noch auf andere Beweise der Unrichtigkeit der Behauptungen der Handelskammer über und erklärte, daß dieselben in ihrer Consequenz zu einer abstracten Nivellirung aller Tarifunterschiede überhaupt führen müsse. In dem Bescheide des Herrn Ministers*) wurden diese Darlegungen gebilligt und nur, da der Grundsatz festgehalten werde, daß die Gesammtfracht nach einer vorliegenden Station nicht sich höher stelle, als nach einer darüber hinausliegenden, mithin entfernteren Station, etwa nothwendig werdende Modificationen der Zwischentarife in Aussicht gestellt.

Die Angelegenheit hat noch nicht ihren Abschluß erlangt, da die Handelskammer weitere Schritte zu berathen in Aussicht nahm.

### 26. Verkehrserleichterungen und Verbesserungen.

Obwohl bereits im Laufe der früheren Jahrzehnte vielfache Verbesserungen und Erleichterungen für den Verkehr eingetreten sind, die theils durch die Concurrenzen theils durch Fortschritte und Erfindungen in der Technik hervorgerufen waren, jedoch auch größere Ausgaben und Ausstattungskosten erheischten und die theureren Bahnanlagen zuwege brachten, war es doch namentlich das letzte Jahrzehnt, welches die meisten dieser Fortschritte repräsentirt. Dieselben zeigen sich sowohl im Güter- wie im Personenverkehr, in der Einrichtung der Wagen wie der Bahnen.

Im Güterverkehre sind bereits bedeutende Herabsetzungen der Tarife vorgenommen worden sowohl durch Ermäßigung der Tarifsätze selbst als durch Declassification, d. h. Einstellung verschiedener Gütergattungen in billigere Tarifclassen. So ist z. B. besonders die Fracht für Salz, der nothwendigste Lebensmittelbestandtheil, ermäßigt worden, das theilweise

*) Beilage 4.

schon zum Einpfennigtarif berechnet wird. Wie wir uns bereits überzeugten, gab es Parteien, welchen die Herabsetzung der Tarifsätze nicht schnell genug und nicht ausreichend erschien. Wie weit die Ausdehnung des Einpfennigtarifs gediehen und seine Anwendung z. B. auf die zur Erzeugung des Roheisens erforderlichen Stoffe im Besonderen stattfand, ging aus einer 53 Druckseiten starken Uebersicht über seine Einführung für Beförderung von Rohproducten bei größeren Entfernungen hervor, welche der Bundeskanzler dem Reichstage am 5. April 1870 vorlegte, als es sich um Ermäßigung des Eingangszolls auf Eisen handelte. Diese Uebersicht gab zugleich den Beweis, daß die Bemühungen, dem Artikel 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes gerecht zu werden, nach welchem der Bund bei der Controle über die Tarife insbesondere für den Transport von Kohlen, Cokes, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen einen dem Bedürfniß der Landwirthschaft und der Industrie entsprechenden ermäßigten Tarif für größere Entfernungen und schließlich den Ein-Pfennig-Tarif für Centner und Meile im ganzen Bundesgebiete einführen will, — bereits Erfolge nachzuweisen hatten.

Früher hatten mehrmals Ermäßigungen der Getreidetarife stattgefunden, welche nachher auch auf andere Güter Anwendung fanden. Es waren die Tarife ermäßigt worden durch Declassificirung der täglichen Lebensbedürfnisse wie Butter, Eier, Brot, Fette, Oele, Zucker 2c. Es wurden billige Frachtsätze für Kartoffeln festgestellt, die man noch ganz besonders ermäßigte, sobald Mißernten oder Hungersnoth in einer Provinz eintraten, es wurden Specialtarife d. h. ermäßigte Sonderfrachtsätze für einzelne Gegenstände eingeführt, wie außer Steinkohlen, Cokes und Kalk auch für Cement, Roheisen, façonnirtes Eisen, Eisenbahnschienen, Zink, Blei, Holz, Erze, Mehl, Flachs, Malz, Garne, Locomobilen und landwirthschaftliche Maschinen, Steine. Ueber die neuere Berechnung der Fracht für Umzugsgut sowie für Locomotiven wurde bereits gesprochen. Wir möchten nur bemängeln, daß in einzelnen Tarifen die Bemerkung bei der Achsenberechnung für Umzugsgut gemacht ist, „wenn es der Absender wünscht“; es muß heißen: wenn sich die Fracht so billiger stellt als nach dem Effectivgewicht; denn dem Absender kann vielleicht diese Berechnungsart nicht bekannt sein, dann muß er möglicherweise mehr bezahlen.

Der neuesten Zeit gehört die Einführung, resp. die in Aussicht stehende Einführung der Bestimmung an, wie sie, um den vielfachen Klagen gegen Eisenbahnverwaltungen über abhanden gekommene oder nach unrichtigen Orten beförderte Güter (verfahrene Güter) möglichst ab-

zuhelfen, von der geschäftsführenden Direction des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in Vorschlag gebracht wurde, daß künftig der Signatur aller nach dem Gewicht zur Beförderung gelangenden Frachtstücke die Angabe des Bestimmungsortes, sowie bei Versendungen von Gütern nach Orten an der Eisenbahn, an welchen sich keine Güter-Expedition befindet oder nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen sind, die Angabe der Eisenbahnstation, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat, übereinstimmend mit den Ortsnamen des Frachtbriefes hinzugefügt werden muß. Bei dem bestehenden Gebrauch, die zu einem Frachtbriefe gehörigen Colli nur durch Zeichen und Ziffern kenntlich zu machen, fehlt es an jedem Anhalt, ein Collo mit dem Frachtbriefe wieder zusammenzubringen, wenn beide durch irgend einen Zufall nach verschiedenen Orten hin befördert worden sind. Bei der Post ist die Angabe des Bestimmungsortes schon längst erforderlich und wird auch bei den Eisenbahnen die Sicherheit wesentlich dadurch zunehmen. Die Angabe des Namens der Adressaten würde noch besser sein.

Eine Registrirung aller Declassificationen und Ermäßigungen, namentlich im letzten Jahrzehnt, möchte sehr schwierig und umfangreich werden, denn noch sind diese Aenderungen nicht bei allen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen selbst so weit es möglich wäre, gleiche oder ganz gleichzeitige. Sie machen sich gegenseitig davon Mittheilungen und bringen in den Jahresberichten dann eine Zusammenstellung der im Laufe des Jahres vorgenommenen Tarifänderungen. Diese mehren sich in manchen Jahren so sehr, daß nach nicht langer Zeit die Tarife, wohl durch sechs, sieben und mehr Nachträge und außerdem noch viele Specialbestimmungen ergänzt, kaum noch übersichtlich für das Publicum sind. Man denke sich nur die Tarife von zwanzig Bahnen, jeden durch einige Nachträge und manche durch 20 bis 30 Specialverfügungen im Jahre ergänzt, dazu das Revisionsbüreau (eigentlich irrthümlich Betriebs-Controle genannt), wo nach allen diesen Bestimmungen die Frachtbeträge festgestellt werden müssen. Da heißt es: aufpassen!

Es wurde bereits früher auf die Vergrößerung der Bahnhöfe und Bahnhofsanlagen hingewiesen, es mag hier noch ein Beispiel für die Nothwendigkeit hinzugefügt werden. Auf der Central-Personen-Station der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in Köln kommen täglich 24 Personen- und Schnellzüge derselben an (wenn nicht im letzten Jahre sich die Zahl noch vermehrt hat) und ebensoviel gehen ab. Außerdem treffen dort noch 3 Courier- und Schnellzüge der Köln-Mindener Bahn ein, 4 solche gehen ab. Die Personenzüge bleiben in Deutz. 22 Güterzüge passiren zwischen der Rheinischen und Köln-Mindener Bahn zur Ver-

mittelung des Verkehrs täglich die Rheinbrücke, und es sind 16 Züge zur Abfahrt der benutzten Wagen nach den Wagenschuppen nothwendig. Auf allen anderen Bahnen hat das Bedürfniß immer mehr Züge einlegen lassen; auf manchen, wo im Anfange nur ein Personenzug ging, reichen drei und vier Züge kaum mehr hin.

Bei den Staatsbahnen ist deshalb auch eine Herabsetzung des Personengeldes in Aussicht genommen; man will den Preis der ersten Klasse von 6 auf 5 Silbergroschen, den der zweiten von 4½ auf 3½, den der dritten von 3 auf 2 Silbergr. und den Preis der vierten Klasse von 1½ Sgr. auf 1 Sgr. pro Meile herabsetzen, nur für Courier- und Schnellzüge eine Erhöhung von 25 Procent eintreten lassen. Andere Erleichterungen des Verkehrs sind bereits eingetreten. Dazu gehört die vor längerer Zeit schon eingeführte vierte Klasse, welche auf den preußischen Staatsbahnen und auf vielen Privatbahnen bereits mit gutem Erfolge benutzt wird. Es soll darauf eingewirkt werden, daß alle Bahnen eine solche im Betriebe einrichten. Die Wagen sind vorläufig nur zum Stehen eingerichtet und wird auf diese Fahrkarten kein Gepäck expedirt; aber die Reisenden dürfen Gepäck mit in den Wagen nehmen, soweit der Raum dadurch nicht zu sehr beschränkt wird. Der Bundeskanzler hatte bereits im vorigen Jahre dem Bundesrathe eine Vorlage gemacht, welche die Einführung der vierten Wagenklasse auf allen Staatsbahnen beabsichtigt. Er wies in den Motiven auf die große volkwirthschaftliche Wichtigkeit der vierten Klasse der Eisenbahnzüge hin, indem diese Einrichtung die Eisenbahn den Arbeitern recht eigentlich erst zugänglich mache; die Eisenbahnen gewönnen ein ganz neues Publikum, weshalb denn auch nirgends, wo die vierte Wagenklasse probeweise eingeführt worden sei, das Verlangen nach Wiederabschaffung derselben laut wurde. Der Antrag des Kanzlers ging dahin: der Bundesrath wolle die Bundesregierungen ersuchen, mit thunlichster Beschleunigung die Herstellung der vierten Wagenklasse auf den Staatseisenbahnen zu veranlassen und zwar zu einem mäßigen Preise und unter Gestattung der Mitnahme von Tragelasten bis zu 50 Pfund, auch alle ihnen zu Gebote stehenden Mittel anzuwenden, um für diese Einrichtungen auch die Privat-Eisenbahnverwaltungen zu bestimmen.

Die übrigen directen Verkehrserleitungen bestehen in der Einführung der Tages- und Retourbillets, der Rundreise-, Abonnements- und Schulfahrkarten. Zum Preise von ⅔ oder ¾ der Hin- und Rückfahrt oder zu 5 Silbrgr. pro Meile für erste Klasse, 3½ Silbrgr. für zweite und 2 Sgr. für dritte Klasse auf die Dauer von einem, zwei, drei, fünf (ausschließlich des Tages der Lösung des Billets) oder acht Tagen, auf

einzelnen Touren wie z. B. zwischen Berlin und Reibnitz (Warmbrunn) und Altwasser mit sechswöchentlicher Dauer werden Retourbillets für gewisse Stationen bei vielen Bahnen, in neuester Zeit wohl bei allen ausgegeben. Die vierte Klasse ist davon ausgeschlossen, weil dieselbe mehr zum Zwischenverkehr bestimmt ist. Den Inhabern von Retourbillets (wir müssen hierbei bemerken, daß es sehr wünschenswerth wäre, die entbehrlichen französischen Worte auszumerzen und hier z. B. „Rückfahrkarten“ zu sagen) ist gestattet, die Rückreise auch auf einer zwischen den beiden auf der Fahrkarte genannten Abgangs- und Endstationen gelegenen Unterwegs-Station zu beginnen, wenn sie bei der Hinreise auf derjenigen Station, auf der sie den Zug verlassen, sofort dem Stationsvorstande von jener Absicht Kenntniß geben und einen darauf bezüglichen Vermerk auf die Fahrkarte setzen lassen. Bei den kurzen Fristen ist jedoch die Mitnahme von Reisegepäck, welches expedirt werden müßte, gewöhnlich ausgeschlossen. Die so sehr verschiedene Giltigkeitsfrist dieser Rückfahrtskarten ist übrigens leicht geeignet, das Publikum irre zu machen, namentlich auch ihm Verluste zu veranlassen, wenn es auf den verschiedenen Bahnen fährt und die abweichenden Fristen nicht genau beachtet. Andrerseits ist aber eine bedeutende Erleichterung dadurch eingetreten, daß bei den meisten Bahnen die Abstempelung vor der Rückreise abgeschafft wurde, welche man früher verlangte; sowohl Publikum als Personal ist dadurch von einer großen Belästigung befreit. Ueberhaupt wurde die ganze Einrichtung vom Publikum mit allgemeinem Beifall aufgenommen und die Einnahmen haben vollständig die größere Billigkeit ersetzt und gerechtfertigt, sie haben sich vermehrt.

Die Rundreisebillets haben gleichfalls viel Anerkennung erfahren und man hat dieselben, obwohl sie erst vor wenigen Jahren entstanden, mit jedem Sommer erweitert. Die Billets gewähren für einen billigen Preis eine Rundreise von mehreren Stationen über gewisse sehenswürdige Orte und durch herrliche Gegenden nach dem Abfahrtsorte zurück auf anderem Wege. So sind von Stettin, Stargard, Berlin, Posen, Breslau, Freiburg, Königszelt Rundreisen mit beliebigen Abwechselungen, in kleineren und größeren Touren über Berlin, Dresden, Prag, Wien, Graz, Ofen und Pest, Triest auf den verschiedensten Wegen über Röderau, Bodenbach, Trautenau, Oderberg zuläſsig, von der Berlin-Anhaltischen Bahnverwaltung sind Rundreisen nach dem Rhein arrangirt, von der hessischen Ludwigsbahn, von den westfälischen und von den württembergischen Bahnverwaltungen sind gleichfalls Rundreisen eingerichtet. Die betheiligten Bahnen haben dazu besondere Uebereinkommen getroffen, nach denen Billets in allen drei Klassen in der mannigfaltigsten

Weise in den verschiedensten Richtungen auch umgekehrt benutzt werden können, gewöhnlich eine dreißigtägige Dauer haben und die Mitnahme von Reisegepäck bis zu 50 Pfund bedingen. Die Zeit des Aufenthalts an den einzelnen Unterweges-Stationen, soweit sie in den Fahrkarten bezeichnet sind und innerhalb der vom Antritt der Reise ab festgesetzten Dauer derselben ist sonst unbeschränkt.

Auch Abonnements werden gewährt, in Baden sind dieselben bereits seit dem Jahre 1861 eingeführt: Fahrkarten für Hin- und Rückfahrt zwischen zwei bestimmten Stationen für eine gewisse Anzahl Fahrten giltig. Sie haben gewöhnlich Monatsdauer an jedem beliebigen Tage beginnend und sind für 15 bis 25 Hin- und Rückfahrten bestimmt, und zwar für 15 bis einschließlich 20 zu $^2/_3$ und für 21 bis 25 zu $^3/_5$ des gewöhnlichen Fahrgeldes. Abonnementskarten erster und zweiter Klasse berechtigen auch zur Benutzung der Courier- und Schnellzüge, während seit dem 1. September 1871 auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn die Benutzung der letztern für fünftägige Rückfahrtbillets nicht mehr gestattet, jedoch die Preise derselben ermäßigt sind. Wir kennen die Motive zu dieser Abänderung nicht, aber es scheint nicht, als wenn die Ermäßigung des Fahrgeldes für gewöhnliche Züge ein Ersatz für die Ausschließung von den Schnellzügen sein möchte. Doch die Umstände erheischen mitunter solche Maßregeln, die vielleicht vorübergehend sind. — Die Abonnementskarten werden vielfach von Geschäftsleuten benutzt, wie von Familienmitgliedern, deren Angehörige Sommeraufenthalte gewählt haben.

Dieser ähnlich ist die Einrichtung der Fahrkarten für Schulkinder, welche in Folge einer Ministerial-Verfügung eingeführt wurde. Diese Abonnementkarten werden mit 50 Procent für den Tarifsatz der dritten Klasse zum Zwecke des Schulbesuchs ausgegeben.

Für Gesellschaftsreisen, sowie für Ausflüge von Schülern mit den Lehrern werden auf einigen Bahnen (gewöhnlich von 20 Personen an) Ermäßigungen je nach Personenzahl und Entfernung bis zu 50 Procent gewährt, aber diese Vergünstigung ist in Deutschland noch nicht allgemeiner geworden, wie es noch zu erwarten steht. In der Schweiz scheint sie größtentheils bereits gang und gäbe zu sein.

Durch die Einführung der verschiedenen Arten von Zügen, Courier-, Schnell-, Eil-, Personen- und gemischten Zügen ist dem Bedürfniß in jeder Weise Rechnung getragen. Man legt die ersteren besonders bei verschiedenen Nachbar-Bahnen so passend, daß möglichst lange große Touren hinter einanderfort gemacht werden können. So sind die zusammenhängenden Züge von Berlin nach Wien, nach Köln, nach Ostpreußen,

nach dem Elsaß und möglichst auf verschiedenen Routen angelegt und noch viele andere solche Touren, z. B. waren Schnellzüge und directe Güterzüge von Posen nach Leipzig projectirt, sobald die Strecken der Halle-Sorau-Gubener Bahn vollständig fertig sind. Auch zwischen Berlin und Petersburg ist die Einrichtung eines internationalen Expreßzuges zum weiteren Anschluß nach dem Westen, London, Paris, Brüssel für Reisende erster Klasse in Aussicht genommen. Ueber die Extrazüge wird noch gesprochen werden.

Auch die Einrichtungen in den Personen- wie in den Güterwagen sind andere, bessere geworden. Die Güterwagen haben höhere Tragfähigkeit bekommen und bessere Vorrichtungen für Aus- und Einladen. Sie werden in neuerer Zeit größtentheils von Eisen gebaut, jedenfalls für längere Dauer bestimmt. Ihre Zahl ist bei den meisten Bahnen bedeutend vermehrt worden und doch haben noch mannigfache Beschwerden und Klagen stattgefunden, daß sie nicht ausreichten. Es lag das aber nicht allein und bei manchen Bahnen überhaupt nicht an dem Mangel eines ausreichenden Fuhrparks, sondern entweder in natürlichen Ursachen oder an zufälligen, wenigstens nicht vorauszusehenden oder gar vorher zu beseitigenden Umständen und Ereignissen. In Betreff des ersten Falles drängen sich bei Bahnen, die besonders den Kohlentransport betreiben müssen, die Bestellungen zum Herbste und im Winter, während die Wagen im Sommer mitunter in großer Menge nutzlos stehen. Möchten die Kohlen-Consumenten, wie bereits früher eingerichtet war, das ganze Jahr hindurch bestimmte Monatsquanta fahren lassen, so könnte der Uebelstand des Fehlens von Wagen nicht eintreten. Man sagte zwar, daß die lagernde Kohle im Sommer an Gasgehalt verliere, abgesehen von der Gefährlichkeit der Anhäufung großer Quantitäten, allein nach neueren Beobachtungen wird bestritten, daß der Verlust eine besondere Bedeutung habe. Ueber den zweiten Anlaß zum Wagenmangel, die eingetretenen Ereignisse, wird bei der Betrachtung des Krieges gesprochen werden, da beide eng mit einander zusammenhängen.

Die Personenwagen haben bedeutende Verbesserungen erfahren und Vorrichtungen für größere Bequemlichkeit und Annehmlichkeit erhalten, wenn auch noch keine Schlaf- und Restaurationszimmer. Sie sind höher geworden, so daß man darin stehen kann, ohne sich bücken zu müssen, sie haben bessere Beleuchtung erhalten, wenn dieselbe auch manchmal so sparsam eingerichtet ist, daß das Licht schon kurz vor der letzten Station des Zuges erlischt; früher hatte man gar keine oder noch schlechtere Beleuchtung. Die Wagen haben mehr und größere Fenster, Vorrichtungen für das Handgepäck der Reisenden, und was für Raucher sehr

wichtig, Rauchcoupés mit Aschenbechern, in allen Klassen besondere Damencoupés und Coupés für Nichtraucher. Auf einigen Bahnen sind Salonwagen dritter Klasse eingeführt worden, welche zum Heizen eingerichtet und gegen die alten bedeutend bequemer sind, sowohl was die Sitzplätze anbelangt, wie auch in Betreff der Aufnahme des Reisegepäcks, genau nach dem Muster der ersten Klassen. Vorläufig werden diese Wagen nur bei Schnellzügen verwendet. (Nur bei einigen Bahnen werden Wagen dritter Klasse im Schnellzuge mitgenommen.) In jedem dieser Wagen befindet sich ein Telegraphen-Apparat, dessen Leitung zum Zugführer läuft und wodurch dieser leicht von einem etwa vorkommenden Unglücksfall avisirt werden kann. Unbefugtes Allarmiren wird mit mindestens 10 Thaler Strafe belegt.

In Folge einer Discussion bei der Berathung des Budgets hat der Handelsminister die Eisenbahn-Directionen veranlaßt, dafür zu sorgen, daß demnächst möglichst bald die Personenwaggons, und zwar auch diejenigen der letzten Klassen mit Heizvorrichtungen versehen werden. In sämmtlichen seit der Zeit gebauten Wagen sind derartige Vorrichtungen bereits angebracht worden und wurden bereits Versuche gemacht, um deren praktische Anwendbarkeit zu prüfen. Auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, von denen Resultate vorliegen, sind sehr günstige Erfolge erzielt worden. Die Apparate bestehen in Kästen von starkem Eisenblech, die wohl verwahrt und verlöthet sind, und unterhalb der Sitzbänke so eingeschoben werden, daß in jedem Coupé ein solcher Kasten vorhanden ist. In dem Kasten befindet sich gereinigte Preßkohle, welche derartig präparirt ist, daß sie nicht allein sehr leicht anbrennt und, einmal angebrannt, solange aushält, bis sämmtlicher brennbarer Stoff aufgezehrt ist, sondern auch keine gefährlichen Gase entwickelt und dadurch der Gesundheit schädlich werden könnte. Ein solcher Heizkasten soll eine derartige intensive Wärme entwickeln, daß trotz der stärksten Kälte die Reisenden keinen Frost verspüren. Eine Füllung des Kastens, welche einen ungefähren Werth von 10 Silbergr. hat, genügt, wie man sagt, um zu einer Fahrt von Berlin bis Köln das Coupé warm zu erhalten. Sonst hat man auch Versuche mit dergleichen Kasten gemacht, die mit heißem Wasser oder mit heißem Sand gefüllt waren.

Eine weitere Erleichterung und zugleich Annehmlichkeit für die Wünsche ängstlicher Reisenden ist die Annahme von Versicherungen gegen Eisenbahn-Unfälle zugleich mit dem Billetverkauf, welche bei mehreren Bahnverwaltungen seit kurzer Zeit stattfindet. Viel weniger als in England und Amerika hat diese Versicherung zwar in Deutschland Aus-

breitung gefunden, aber es lag wahrscheinlich einmal der Grund darin, daß Unfälle in Deutschland überhaupt seltener vorkamen und das Gefühl der Sicherheit ein größeres war, und darin daß dieselbe dem Reisenden zu unbequem war. Derselbe mußte sich erst zu dem Agenten der Versicherungs-Gesellschaft begeben, der vielleicht nicht einmal in der Nähe des Bahnhofes wohnte. Und doch würden sehr viele Reisende den geringen Zuschlag von einigen Groschen gern geben, wodurch sie sich oder den Hinterlassenen eine Entschädigungssumme von 500 bis 1000 Thaler oder mehr sichern können. Allerdings würde die Besorgung der Versicherungen ein Nebengeschäft der Kassirer sein, zu dem ihre vorgesetzten Behörden erst die Genehmigung geben müßten, wenn sie nicht selbst etwa die ganze Versicherung übernehmen, was zweifelhaft ist. Herr von Weber hat dies allerdings schon früher vorgeschlagen und die Verwendung des Gewinnes zum Besten der Pensionsfonds der Eisenbahnbeamten angerathen.

Auch beim Bau der Eisenbahnen bereiten sich große Aenderungen vor und sind theilweise schon hervorgetreten. Wie das Eisen bei allen Bauten immer mehr das Holz und selbst die Steine verdrängt, so wurde dasselbe auch beim Eisenbahnbau ein immer wichtigeres Material. Namentlich der Eisenhochbau bürgert sich bei den Eisenbahnen ein. Einen ganz eisernen Viaduct zeigt die vor kurzer Zeit eröffnete Strecke der österreichischen Staatsbahn von Wien nach Brünn. Derselbe ist 1,200 Fuß lang; die geschlossene Gitterbrücke, 14 Fuß hoch, wird von fünf schlanken eisernen Pfeilern getragen, welche auf steinernen Sockeln stehen. Die Pfeiler sind nach neuer Construction 150 Fuß hoch und aus je vier gußeisernen Röhren etagenweise zusammengesetzt und untereinander verstrebt, mit den Unterbauten verankert, jeden umläuft eine zierliche eiserne Spindeltreppe. Dieser Viaduct führt über das Iglawathal; seine Construction ist das Werk des Eisenbahntechnikers Nördlinger, eines Württembergers, der lange Zeit in französischen Diensten gestanden und die Orleansbahn erbaut hat. Ein ähnlicher Viaduct ist von ihm in Spanien erbaut worden.

# VI. Abtheilung.

## Einfluß des Eisenbahnwesens auf alle Lebens- und Staatsverhältnisse und auf die Geschicke Deutschlands.

---

### 27. Die Arbeiterverhältnisse.

Nachdem wir die Geschichte des Eisenbahnwesens bis in die neuere Zeit verfolgt haben, erscheint es nothwendig, auf den bedeutenden Einfluß hinzuweisen, den dasselbe ausgeübt hat, und auseinanderzusetzen, wie das Eisenbahnwesen viele Lebens- und Staatsverhältnisse entweder vollständig umgestaltet oder doch in ganz andere Bahnen geleitet, ja selbst den gegenseitigen Stellungen der Mächte eine andere Basis und Einwirkung verschafft hat und wie durch seine Hilfe der sehnlichste Wunsch aller Deutschen, ein großes freies Deutsches Reich mit dem Stamme der Hohenzollern an der Spitze, in Erfüllung gegangen ist.

Es wird sich bei dieser Darstellung zeigen, daß da, wo sich das Eisenbahnwesen am besten und geeignetsten entwickelt hatte, auch die Machtentfaltung die vortheilhafteste gewesen ist; andrerseits ist die Cultur dort auf den höchsten Standpunkt gebracht worden, wo sich die Eisenbahnen am meisten den Bedürfnissen und den Lebensverhältnissen der Bürger unterstellt haben. Es wird sich dies nachweisen lassen durch eine Betrachtung der Arbeiter-, der Handels- und Geschäftsverhältnisse wie der Macht- und Militärstellungen der deutschen Staaten untereinander und den fremden gegenüber.

Betrachten wir zunächst die Verhältnisse des Standes, durch dessen Händearbeit die Eisenbahnen ihr Entstehen gefunden haben, der Arbeiter. Durch eine Verordnung vom 21. December 1846 (Gesetzsammlung für 1847 No. 2,789 Seite 21 u. ff.) betreffend die bei dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter war deren Stellung und Verhältniß zwar streng und vorsichtig, aber dabei doch wohlwollend und

vorsorglich festgestellt worden. Das Gesetz hat noch gegenwärtig Giltigkeit, und es ist durch Erlaß vom 3. August 1855 (Gesetz-Sammlung Seite 631 für 1855) bestimmt, daß dasselbe auch im Jahdegebiet zur Anwendung komme. Insofern dessen Bestimmungen vielfache Einwirkung auf die Bauten selbst und auf das Verhalten der Arbeiter auch in späterer Zeit ausübte, dürfte es dem Leser wünschenswerth und interessant sein, eine auszügliche Mittheilung desselben zu erhalten. Es wird damit zugleich etwas nachgeholt, das auch früher schon seinen Platz hätte finden können.

1. Die Annahme der Arbeiter erfolgt durch die Bau-Aufsichtsbeamten, welche von der Eisenbahn-Direction der Polizeibehörde als solche bezeichnet werden. Sofern diese Bau-Aufseher nicht bereits einen Diensteid geleistet haben, sind sie zur Beobachtung der für die ihnen übertragenen Functionen bestehenden Vorschriften durch den Kreis-Landrath mittelst Handschlag an Eidesstatt ein für allemal zu verpflichten, worüber ihnen ein Ausweis zu ertheilen ist.

2. Zur Beschäftigung sind nur männliche Arbeiter nach vollendetem 17. Lebensjahre zuzulassen; wenn Väter mit ihren Söhnen in die Arbeit treten, genügt das 15. Lebensjahr. Frauenspersonen werden nur ausnahmsweise unter Zustimmung der Ortsbehörde und nur in gesonderten Arbeitsstellen angenommen.

3. Dem Arbeiter wird eine Arbeitskarte in Form der Wanderbücher ertheilt. (Möglicherweise sind mit der Aufhebung dieser auch hier andere Bestimmungen getroffen.) Diese Arbeitskarte mußte enthalten:

den vollständigen Namen, den Heimathsort, die Bezeichnung seiner Legitimationspapiere, die Vorschriften dieses Reglements, die für die Arbeiter auf der betreffenden Bahn bestehenden besonderen Vorschriften, Ort, Datum, Siegel oder Stempel und Unterschrift des Aufsichtsbeamten, eine Rubrik für Vermerke. (Es war dazu ein Schema gegeben.)

4. Die Papiere hat der Arbeiter bei der betreffenden Polizeibehörde einzureichen, welche dies auf der Karte vermerkt.

5. Nach Vorzeigung dieses Vermerks wird die Annahme zur Arbeit gestattet.

6. Betrifft Arbeiter, die in der Nähe ihren Wohnsitz haben.

7. Jede Karte für fremde Arbeiter ohne Vermerk bleibt nur 2 Tage giltig.

8. Die Eisenbahn-Directionen sind verpflichtet dafür zu sorgen, daß jeder Arbeiter beim Beginne der Arbeit über deren Bezahlung genau und vollständig in Kenntniß gesetzt wird. Bei Accordarbeiten erhält der

Schachtmeister einen Accordzettel, welcher die Bezeichnung der Arbeit enthält, und den bedungenen Preis, die etwaigen Vorschußzahlungen sind dabei vermerkt; es steht jedem Mitarbeiter täglich nach vollendeter Arbeit die Einsicht des Accordzettels zu.

9. Die Eisenbahn-Directionen sind verpflichtet zur Beobachtung folgender Vorschriften:

a. Die Arbeiterzahl der einzelnen Schachtabtheilungen soll dergestalt bemessen werden, daß sie von dem Schachtmeister vollständig beaufsichtigt werden kann,

b. die einzelnen Accordstücke sollen in der Regel nicht größer angenommen werden, daß alle 14 Tage Abrechnung erfolgen kann,

c. Abschlagszahlungen bei unvermeidlich werdenden größeren Accordstücken sind nach Verhältniß der wirklich gefertigten Arbeit zu bemessen,

d. Zahlungstermine für Accordarbeiter sollen nicht über 14 Tage auseinanderliegen,

e. die Polizeibehörden sind von Zeit und Ort der Zahlung in Kenntniß zu setzen,

f. die Zahlung muß in der Nähe der Baustelle, darf aber nicht in Schenk- und Wirthshäusern erfolgen,

g. als Schachtmeister sind nur Personen zuzulassen, deren Qualification und Zuverlässigkeit keinem Bedenken unterliegt,

h. es soll ausreichendes Bauaufsichtspersonal angestellt werden, um diese Bestimmungen durchzuführen und das Verhalten der Schachtmeister gegen die Arbeiter zu überwachen,

i. zu solchen dürfen nur ganz unbescholtene Männer gewählt werden, welche des Schreibens völlig kundig sind, und von denen eine pflichtmäßige Ausführung zu erwarten ist,

k. die Bau-Aufsichtsbeamten haben alle 14 Tage Verzeichnisse der unter ihnen beschäftigt gewesenen Arbeiter ihren nnmittelbaren Vorgesetzten einzureichen.

10. Den Aufsehern und Schachtmeistern ist jedes Creditgeben an die Arbeiter durch Lieferungen der Bedürfnisse mit Ausnahme des einfachen Geldvorschusses untersagt.

11. Sie dürfen selbst, auch nicht ihre Familienglieder, keinen Schankverkehr oder Handel mit Bedürfnissen der Arbeiter betreiben.

12. Die Arbeter haben 2 Mann zu wählen, welche gemeinschaftlich mit dem Schachtmeister alle Angelegenheiten der Schacht dem Aufsichtspersonal gegenüber verhandeln. Niemals mehr als diese 3 Personen dürfen sich zu der von der Bauverwaltung zu leistenden Zahlung oder

zur Anbringung von Beschwerden einfinden. Erscheinen mehr, so sollen sie zurückgewiesen ev. bestraft werden.

13. Alles Hazardspielen ist den Arbeitern streng verboten.

14. Wer sich Veruntreuungen zu Schulden kommen läßt, die eine Criminalstrafe nach sich ziehen, wird sofort entlassen. Trunksucht, Widersetzlichkeit, Zänkereien ziehen Entlassung nach sich.

15. Die Bezahlung des Entlassenen soll bald möglichst, jedenfalls am nächsten Zahlungstage erfolgen.

16. Der Grund der Entlassung ist anf der Karte zu vermerken, gegen diese werden ihm dann die Legitimationspapiere zurückgegeben.

17. Die Entlassung hat zur Folge die Ausschließung auf der betreffenden Baustelle, event. auf der betreffenden Bahn, und Nachricht an die Polizeibehörde des Heimathsortes.

18. Entlassung auf Antrag der Polizeibehörde . . .

19. Von der Entlassung ist die Polizei in Kenntniß zu setzen.

20. Bekanntmachung dieser Vorschriften erfolgt durch Anschlag. Uebertretungen erleiden bis zu 1 Thaler Ordnungsstrafe.

21. Ueber die Krankenkassen. Der Beitrag pro Mann und Woche darf nicht über 1 Silbrgr. betragen. Die Arbeiter erhalten für ihre Beitragspflicht freie ärztliche Hilfe, freie Arznei und mäßige Verpflegungstgelder bis zu 14 Wochen. Man erwartet von der Eisenbahn-Gesellschaf die erforderlichen Zuschüsse, wenn die Beiträge nicht ausreichen.

22. Zur möglichsten Beförderung der Sparsamkeit ist ein Bau-Rendant für jede Bau-Abtheilung verpflichtet, jede Ersparniß frei zu asserviren und Quittung darüber zu ertheilen.

23. Den Arbeitern soll Zeit und Gelegenheit zum Besuche des Gottesdienstes gegeben werden; darum soll die Lohnung nicht Sonntags, oder doch 1 Stunde vor oder nach dem Gottesdienste erfolgen.

24. Auch die in Folge von Entreprise-Contracten angestellten Arbeiter sind den Bestimmungen unterworfen.

25. Die Regierungen haben die Ausführung der Bestimmungen zu überwachen; die Landräthe oder deren Substituten sind zur Vollziehung der polizeilichen Anordnungen befugt.

26. Diese Bestimmungen finden auch auf andere öffentliche Bauausführungen, Kanal- und Chausseebauten, Anwendung.

27. Auf Handarbeiter, welche bei handwerksmäßig auszuführenden Arbeiten beschäftigt werden, finden diese Bestimmungen keine Anwendung.

28. Die Minister des Innern und der Finanzen haben die Behörden mit Anweisung zu versehen.

Gegeben Charlottenburg, 21. December 1846.

gez. Friedrich Wilhelm.

Prinz von Preußen.

von Boyen, Mühler, Rother, Eichhorn, v. Thile, v. Savigny, v. Bodelschwingh, Graf zu Stolberg Uhden, Frh. v. Canitz, v. Dünsberg.

Dieser Verordnung, welche vom ganzen Staatsrathe des Königs unterschrieben war, folgten in 17 Paragraphen noch allgemeine Vorschriften, nach denen u. a. der Arbeiter gehalten war durch Unterschrift (ev. Unterkreuzen mit Bescheinigung von Zeugen) sich den Vorschriften zu unterwerfen und solche anzuerkennen; und besondere Bestimmungen für die betreffende Baustelle, in 5 Paragraphen, worin bestimmt wurde, wieviel der Schachtmeister von jedem Thaler vorweg als Entschädigung oder Schachtmeistergeld erhielte, ferner der Name des Bauaufsehers, des Rendanten u. s. w.

Die Arbeiter sind dadurch zu einer gewissen Ordnung angehalten worden, was ihnen sowohl zu Statten kam, wenn sie jung dazu eintraten und nachher zum Militärdienst eingezogen wurden, als auch wenn sie aus demselben zurückkehrten und nun dieselbe Regelmäßigkeit auch im bürgerlichen Arbeitsdienste wieder vorfanden. Es hat sich auch in der Erfahrung gezeigt, daß bei den Eisenbahnbauten fast niemals Excesse vorgekommen sind, wie in allen übrigen freieren Arbeitsverhältnissen. Ebenso kann von den Güterbodenarbeitern, welche ebenfalls bestimmten Vorschriften unterworfen sind, und von den Werkstattarbeitern, die einen großen Theil der verschiedenen Gewerbe repräsentiren, mit vollem Rechte gesagt werden, daß sie im allgemeinen (Ausnahmen giebt es wohl überall) stets bis auf die neueste Zeit, wo die Strikes anderer Arbeiter sich öfters wiederholen und oft unter den ungerechtfertigtsten Ansprüchen nur das Unglück der Arbeiter und ihrer Familien herbeiführen, eine ehrenvolle Haltung zu bewahren gewußt und ihres vielleicht besseren Verdienstes sich werth gezeigt haben. Freilich sind hier nicht die allerhand Einflüsse so möglich geworden, wie sie z. B. in Königshütte bei den Gruben sich von einer gewissen Seite her so verderblich gezeigt haben, hier hat nicht ausländische Agitation und ausländisches Geld ein geeignetes Terrain gefunden, wie es in den großen Städten dagewesen ist, hier haben die Fortschritte des Eisenbahnwesens auf die Cultur man möchte sagen an der Quelle selbst ihren Einfluß geübt. Die Leute sind zufrieden mit dem ihren Kenntnissen und ihrer Bildungs-

stufe entsprechenden Erwerbe und sie werden in dieser Erkenntniß glücklicher sein, als die stets unzufriedenen und über ihre Grenzen hinausstrebenden Strikemacher.

Es scheint auch als wäre dem Socialismus von den verschiedenartigsten Eisenbahnarbeitern kein Contingent geliefert worden, da diese wohl begreifen, daß weder hier noch sonstwo von ihnen das Verlangen aufrecht erhalten werden könnte, die strebsamen und geschickten nur gerade so zu lohnen, wie die untüchtigen und arbeitsscheuen, oder daß ihnen die aus den Arbeiten hervorgehenden Einnahmen mit den Unternehmern zu gleichen Theilen zu gute kommen sollten. In den Werkstätten werden vielfach Accordarbeiten gemacht, an denen sie höhere Löhne erwerben.

Der Betrieb der Eisenbahnen ist von ihnen theilweise abhängig, noch mehr aber von den Arbeitern in den Kohlengruben, mit deren Verwaltungen Lieferungsverträge für die Bespeisung der Locomotiven abgeschlossen sind. So geschah es, daß die Königshütter Kohlengruben-Arbeiter ihre Arbeitgeber, welche Contracte durch Kohlenlieferungen z. B. für die Niederschlesisch-Märkische Bahn zu erfüllen hatten, und früher die Bergleute aus dem Waldenburger Revier, welches an viele bedeutende Fabriken zu Lieferungen verpflichtet war, die Grubenbesitzer glaubten zwingen zu können, ihre zum Theil ungerechtfertigten Anforderungen schleunigst zu erfüllen. Wir können nicht anders als diese Erscheinungen für Auswüchse der Zeit zu halten, denen die Behörden mit aller Strenge entgegenzuarbeiten im Interesse aller Bürger und der verständigen Arbeiter alle Veranlassung haben. Es ist dies nicht der Kampf der Arbeiter um's Leben, um's tägliche Brot, das haben sie wie immer und die Löhne sind gestiegen, es ist das falsche Streben und die Sucht nach höheren Genüssen des Lebens, wie sie als ein charakteristisches schlimmes Merkmal der letzten Jahrzehnte sich zeigen und noch im Wachsen begriffen sind.

### 28. Einfluß auf das Leben und Wirken des deutschen Volkes.

Die Einwirkungen des Eisenbahnwesens auf Gewerbe, Handel und Handelsbeziehungen, Bergbau und Hütteninduſtrie sind bereits so sehr in Fleisch und Blut des deutschen Volkes eingedrungen, daß es schwer werden möchte, sie erschöpfend zu schildern. Man müßte die ganze Lebensweise, die Sitten und Gebräuche, die Lage des Handels, der Märkte, der Gewerbe in Städten und auf dem Lande darstellen, wie sie vor der Erbauung der Eisenbahnen waren und wie sie sich jetzt dem gegen-

über gestellt haben. Es möchte dies die umfangsreiche Bearbeitung eines selbstständigen Themas werden, wofür hier nicht der Raum in dem Rahmen des Ganzen gegeben ist. Die Culturgeschichte dieser Jahrzehnte wird solche Aufgabe zu erfüllen haben. Aber ein Bild davon muß, wenn auch nur mit einigen Strichen, gezeichnet werden, das die Wirkungen ins Licht stellt. Wir werden uns dabei überzeugen, daß man nicht zu viel behauptet, wenn man sagt, das Leben, Denken, Trachten des Volkes ist ein ganz anderes geworden, seine Anschauungen haben sich geändert, seine Begriffe sind bereichert und vervollkommnet worden. Ganz neue Erwerbszweige wurden dadurch hervorgerufen, alte verändert oder ganz oder theilweise beseitigt, neue Entdeckungen und Erfindungen schafften den Menschen Stoff für ihre Arbeiten und zum Nachdenken und brachten dann wieder manche schätzenswerthe Idee ans Tageslicht. Betrachten wir die Thätigkeiten der Menschen und bei diesen ihre Verwendung und Fortschritte.

Die Gewerbe sind fast sämmtlich bei der Herstellung der Eisenbahnen zunächst beschäftigt und die Gewerbetreibenden durch diese rege Beschäftigung zum Wetteifer angespornt, zu glücklichen Resultaten fortgeschritten. Bei der Einrichtung wurden alle Gattungen herangezogen; da waren zum Bau der Bahnen Eisenarbeiter als Schlosser und Schmiede, Zimmerleute, Maurer, zu den Bahnhöfen noch Tischler, Glaser, Maler, Tapezierer, zu den Bahnhofanlagen Gärtner, zu den Waggons Sattler, Tapezierer, Gürtler, Metallarbeiter und wie sie alle heißen erforderlich. Jeder sollte und wollte gern etwas der Großartigkeit des Unternehmens Würdiges leisten, einer überbot den andern, eine Bahnverwaltung wollte es der andern an Eleganz, Bequemlichkeit und Solidität zuvorthun, die Gewerbetreibenden, welche etwas Besonderes leisten konnten, waren gesucht. Das brachte das Gewerbe selbst in die Höhe. Für das Personal wurden Kleidungsstücke, Pelz- und Stiefelwerk gebraucht, die Bahnhöfe erheischten Möbels verschiedener Art, Glocken, Uhren, die verschiedenen Büreaux die zum innern und äußern Dienst erforderlichen Materialien. Wieviel die Papierfabriken, die Buchbinder, die Buchdruckereien bei den Eisenbahnverwaltungen verdienten, ist ebenso jedermann klar. Es wird keine Gattung Gewerbetreibender übrig bleiben, die hier nicht Verwendung und Gelegenheit zugleich gefunden hätte, etwas Ausgezeichnetes zu liefern. Viele derselben wurden dauernd beschäftigt, indem sie entweder in den Werkstätten Platz fanden und dort auch zu Aufsehern und angestellten Werkführern und Werkmeistern aufrücken konnten, oder indem sie zu fortlaufenden Lieferungen herangezogen wurden. Bei letzteren wurde in neuerer Zeit das Submissionsverfahren gewählt; ob aber dabei stets die

Qualität des Gelieferten den Ansprüchen und dem Preise genügte oder entsprach, ist zweifelhaft, wenn nicht bei der Abnahme des Gelieferten die größte Gewissenhaftigkeit bis zu einflußreichen Stellen hinauf herrschte. Dasselbe gilt auch von den Lieferungen zu Bauten. Wie wäre es sonst möglich gewesen, das ein Thurm oder eine Mauer einstürzten, wenn das Material stets gut geliefert und die Arbeit gehörig beaufsichtigt worden wäre, oder daß das preuß. Ministerium an die Beamten hätte Warnungen ergehen lassen, die selbst die Zeitungen besprachen, daß sie sich nicht zu Bestechungen von Seiten des Publikums verleiten ließen.

Ebenso groß, wie bei den Gewerben, sind die Umgestaltungen und die Ausdehnung in der Fabrikation und im Handel geworden. Nach den Berichten der Handelskammern haben, wenn auch in einzelnen Jahren einzelne Landestheile durch Specialverhältnisse oder allgemeine Calamitäten einen Abbruch erlitten, fast alle Zweige des Handels und der Fabrikation wie des Maschinenbaus außerordentliche Fortschritte erfahren. Welche Massen von Bau- und Mauersteinen, Ziegeln, von Kalk, Bindemitteln aller Art haben die Bauten der Eisenbahnen und der verschiedenen Gebäude derselben verbraucht! Alle diese Materialien brachten schon durch ihre Beförderung zugleich Einnahmen. Die Glas- und Porzellan-Manufactur hat einen bedeutenden Aufschwung erfahren, die Luxusproduction fast noch mehr als die für den gewöhnlichen Bedarf. Alle chemischen Stoffe, deren die Eisenbahn auch einen Theil absorbirt, haben einen Umfang angenommen, wie er sonst nicht zu verwerthen war. Die Zuckerfabrikation, zwar an einzelnen Orten zu Grunde gegangen, weil sie die zunehmende Concurrenz nicht aushalten konnte, hat an anderen wieder Zunahme und Verbrauch gefunden, da die Producte weiter verfrachtet, die Rohstoffe weiter her gebracht werden konnten. Die Brauereien haben sammt ihren Schanklocalen einen ganz andern Standpunkt eingenommen, die weitere Verbreitung des nach bayerischer Art gebrauten Bieres brachte eine vergrößerte Einnahme, die finsteren schmutzigen Stuben verwandelten sich nach und nach in elegante Locale und Concertsäle, die alten massiven Schemel machten den eleganten polirten Stühlen Platz und die Tische mit der Eichenplatte wichen allmählig den Marmor- oder mit marmorähnlichem Wachstuch überzogenen Tischplatten. So kam es, daß in mancher Stadt Brauereien fast 10,000 Thaler Braumalzsteuer zahlten. Die Spiritusfabrikation entwickelte sich so, daß z. B. aus Schlesien ihre Producte nicht nur nach den Nachbarländern, sondern in bedeutenden Quantitäten nach Frankreich ausgeführt werden konnten. An Butter kamen starke Lieferungen aus Oesterreich und Galizien nach dem Norden Deutschlands, aus Schlesien wurden Tausende von Centnern

aufgekauft und nach England versandt. Glas zu Dächern kam von Aachen nach vielen Gegenden, auch bis Schlesien. Aus Galizien kamen viele hundert Centner Eier nach Schlesien und gingen noch darüber hinaus. Die Baumwollen-Spinnereien, welche in großer Anzahl seit 3 bis 4 Jahrzehnten sich vermehrt hatten, litten zwar zeitweise unter dem Mangel an Rohmaterial während des amerikanischen Secessionisten-Krieges, Schutzzölle anderer Staaten wie Rußland schadeten ihnen auch, so daß die preußische Seehandlung mehrere Etablissements zu verkaufen suchte, aber sie kamen alle wieder durch neue Handelsverbindungen in Schwung. An Manufacturwaaren schaffte Oesterreich bedeutende Quantitäten nach dem Abschlusse des Zollvertrages nach dem Zollvereinsgebiet; auch große Mengen Südfrüchte kamen über Triest und den Semmering nach dem Zollvereinsgebiet, wohin sie sonst nur über Hamburg gegangen waren. Die Tuchwaarenfabrikation hatte im letzten Jahrzehnt namentlich an feineren Waaren Fortschritte gemacht, da die Eisenbahnen das Ausfuhrgeschäft besorgten. Es konnte eben, jemehr das Eisenbahnnetz sich verdichtete, eine Concurrenz mit dem Auslande aufgenommen werden, welches sich ebenso wieder an der Production für Deutschland betheiligte. Sogar die Welttheile begannen den Wettstreit der Producte und übten aufeinander durch Export und Import, wie ihn die Eisenbahnen vermitteln konnten, ihren Einfluß aus. Bei den landwirthschaftlichen Producten nehmen an der Concurrenz Amerika und Australien Antheil; Amerika liefert in steigendem Verhältniß aus den Vereinigten Staaten Weizen, Roggen, Hafer, Mehl und Petroleum. Es wurden z. B. im Jahre 1869 $9\frac{1}{2}$ Million Centner Weizen und über $1\frac{1}{5}$ Million Centner Mehl nach England ausgeführt und es stehen noch bedeutendere Quantitäten in Aussicht, welche dann auch den Markt Deutschlands und der übrigen europäischen Länder beeinflussen. Die Ausdehnung der Wolleproduction in Australien nimmt mit jedem Jahre bedeutend zu und wirkt auf die europäischen und namentlich deutschen Erzeugnisse schon drückend ein. In Europa selbst treten Länder mit ihren Producten auf den Weltmarkt, welche erst durch den Eisenbahnbau dazu befähigt werden, und ihr Absatzfeld ist Deutschland, wenn sie nicht über dieses hinweg nach dem Auslande gelangen. Rumänien, dessen Weizenproduction die erste von Europa ist, wird durch das entstehende Eisenbahnnetz, — einmal wird es doch fertig werden, — seine Bedeutung bald zeigen, wie die Ungarns immer mehr zunehmen muß, sobald es Straßen hat. Und sobald Rußland mit seinen Petroleumquellen im Süden hervortreten kann, wird es dem amerikanischen Concurrenz machen und wiederum auch nach und durch Deutschland seine Vorräthe führen.

Die Abschließung von Handelsverträgen mit fast allen europäischen und vielen außereuropäischen Staaten war nur ermöglicht durch die Bewegung der Güter von und nach den Häfen und auf den großen Verkehrswegen der Eisenbahnen, da, wie früher nachgewiesen wurde, die Flüsse Deutschlands und seine Kanäle in keiner Weise ausreichten.

Die Fortschritte der Gruben- und Hüttenproduction haben zwar den Eisenbahnen vielfach das Material für ihren Verkehr geliefert, aber es fand hier eine Wechselwirkung statt, insofern den Eisenbahnen andrerseits der Bergbau und die Hütteninduſtrie lediglich ihr ungeahntes Aufblühen zu verdanken haben. Wir haben bereits bei der Entstehung der Saarbrückener Eisenbahn auf diese Wechselwirkung zwischen Kohlenproduction und Eisenbahnbau hingewiesen. Was die erstere betrifft, so wurde den deutschen Kohlen freilich eine Concurrenz von England gemacht, welche für die besten gehalten wurden und in Deutschland, namentlich im Norden, wo sie kaum theurer waren, gern Abnehmer fanden. Trotz dieser Zufuhr aus England gingen doch große Quantitäten z. B. schlesischer Kohle nach Hamburg und wie nachgewiesen ist aus anderen Gruben nach Belgien und Frankreich. Vor Beginn der Eisenbahnbewegung war man in den jetzt bedeutendsten Productionsorten zwar überzeugt, daß dort noch bedeutende Schätze verborgen seien, aber über die Größe dieses Reichthums und welchen Werth diese Producte gewinnen würden, wie sehr dadurch der Preis des Terrains steigen könnte, darüber war man völlig im Unklaren. Es wurden da zu einem ganz unverhältnißmäßigen Preise große Güter verkauft, welche heute im Mittelpunkte der Montanindustrie liegen. Heute befördert man Kohlen durch ganz Deutschland, Zinkbleche aus Schlesien nach der Schweiz, nach Würtemberg, nach Straßburg, nach Frankreich, Zink nach Stettin, nach Hamburg, Schienen kommen aus Stettin durch Schlesien nach Galizien u. s. w. Diese Producte machen einander gegewärtig Concurrenz, diese wird aber für manche derselben aufhören, da man jetzt wissenschaftlich zu begründen weiß, daß die gleichen Producte verschiedener Länder durchaus nicht von ganz gleicher Zusammensetzung sind, z. B. das Eisen Englands zum deutschen als Zusatz gebraucht und ebenso umgekehrt verwendet werden müsse, daß den englischen, belgischen, Saar-Ruhr-schlesischen, sächsischen und böhmischen Steinkohlen durch besondere Mischungsverhältnisse auch besondere Vorzüge und Vortheile bei ihrer Verwendung beigelegt werden können, und also jede Kohle sich ihrer Vorzüge rühmen könne. Aus einer Vergleichung, welche Professor Dr. Fleck in Dresden angestellt hat (Dinglers polyt. Journal 1871 1stes Märzheft) berechnete sich der Durchschnittswerth pro Tonne 1860 = $6{,}_{81}$ Silbrgr., 1865 = $6{,}_{79}$

Sgr., 1869 = 8,21 Sgr. Im Jahre 1868 stellten sich Steinkohlen-Production und Werth, wie folgt:

| in | Centner | Thaler | pr. Ctr. Sgr. |
|---|---|---|---|
| Oberschlesien | 106,141,805 | 7,264,309 | 2,05 |
| Niederschlesien | 28,105,501 | 3,071,412 | 3,28 |
| O. B. Bez. Dortmund (Ruhr) | 228,878,876 | 19,431,993 | 2,54 |
| „ Bonn (Saar) | 83,852,259 | 10,898,869 | 3,90 |
| „ Clausthal | 6,055,797 | 771,423 | 3,82 |
| „ Halle | 1,299,194 | 184,508 | 4,25 |
| Königreich Sachsen | 51,514,034 | 5,771,827 | 3,36 |
| „ Bayern | 6,168,910 | 853,992 | 4,15 |

In dem Verhältniß, in welchem die Production der Berg- und Hüttenindustrie zunahm, vermehrte sich die Bevölkerung der betreffenden Gebiete, größtentheils durch Zuwanderung. So hat sich in den letzten zwanzig Jahren im Regierungsbezirk Oppeln die Bevölkerung um mehr als 1/4 Million vermehrt, wovon der größte Theil auf den Kreis Beuthen kommt, in welchem die Bergwerks-Etablissements liegen. Ein ähnliches Verhältniß hat sich in Westfalen herausgestellt, wo die Eisenindustrie und das Hüttenwesen durch ihre Leistungen so Außerordentliches hervorgebracht haben, daß sie sich in neuerer Zeit denen Englands wenn auch nicht in Quantität, aber doch in Qualität (sowie denen Belgiens) mindestens gleichstellen können. Diese Hebung der Industrie ist allein durch die Eisenbahnen möglich geworden und diesen zu verdanken. Außerdem daß für eine Meile Eisenbahn 9 bis 11,000 Centner Eisen nothwendig sind und des Eisens zu Locomotiven und Wagen (die zum Theil ganz aus Eisen gebaut werden) nicht zu gedenken, hat sich die große Menge von Gegenständen, welche sonst aus anderm Material verfertigt wurden, von Jahr zu Jahr vermehrt, welche man jetzt aus Eisen fertigt, weil man diese großen Gewichtsmassen befördern kann. Es wurden nicht mehr blos Oefen, Herde, Schornsteine, Treppen, Säulen, Wasserleitungen, Pressen, Dampfmaschinen, landwirthschaftliche Geräthe und Maschinen aus Eisen verfertigt, man stellte Brücken, Dächer, Häuser, Schiffe, Straßen aus Eisen her.

Es ist nicht zu verkennen, daß bei allen diesen Bewegungen einzelne Gebiete des Verkehrs und einzelne Ortscomplexe einen ganz andern Standpunkt angenommen, daß einzelne gelitten haben und auf anderen Grundlagen fortzuexistiren genöthigt wurden. Bei dem verminderten Fracht- und Personenverkehr der übrigen Verkehrsanstalten waren es besonders einzelne, denen das Eisenbahnwesen hindernd und störend, als das Bessere dem Ueberlebten, entgegentrat. Die Personenbeförderung zu

Schiff beschränkte sich auf die Flüsse und zwar die Strecken derselben, wo man zum Vergnügen fährt, wie auf dem Rhein, der untern Oder, der Elbe, der Donau. Der Frachtverkehr auf den Chausseen ist ebenfalls auf einen geringeren Wirkungskreis angewiesen. Das sogenannte Vecturantenwesen z. B. in Oberschlesien hat einen gewaltigen Stoß erhalten, da die Grubenproducte auf der Eisenbahn befördert werden, welche sonst durch Hunderte von elenden Fahrzeugen mit ebenso erbärmlichen Pferden von polnischen Bauern von Grube zu Hütte und Grube gefahren wurden und oft die Chaussee auf langen Strecken einnahmen. Wer sonst nach den Bädern fuhr und Betten oder dergleichen große und schwere Gegenstände mitnehmen wollte, mußte sie viele Tage vorher mit den Fuhrleuten dahin schicken, um sie zu rechter Zeit vorzufinden; auf längere Strecken war das gar nicht möglich. Heute können Kranke, wenn es erforderlich ist, selbst in Betten liegend große Reisen nach den Heilquellen machen, mit aller Bequemlichkeit reisen, was sonst unmöglich war. Das Reisen nach den Bädern hat überhaupt durch die Eisenbahnen bedeutend zugenommen und denselben die Einnahmen erhöhen helfen.

In Oesterreich haben die Eisenbahnen, wo Chausseen sie mit Flüssen oder Kanälen verbinden, die Schifffahrt gehoben; dazu traten allerdings Wasserbauten und Flußregulirungen oder Eisenbahnanlagen zur Verbindung der Flußgebiete, wie die der Moldau und Donau durch die Linz-Budweiser Bahn. Anderswo trugen die Fortschritte der volkswirthschaftlichen Kenntnisse zur Aufhebung der Abgaben und Zölle bei, wie auf dem Rhein und der Elbe, oder zur Ermäßigung, wie auf der Saale.

Die kleinen Provinzialstädte haben, wie manche behaupten wollen, namentlich in der Nähe der großen Städte, durch die Eisenbahnstraßen gelitten, an denen sie liegen. Man beweist dies damit, daß die Erfahrung lehre, es hätten viele ihrer Einwohner die Gelegenheit, ihre Bedürfnisse in der großen Stadt zu kaufen, welche ihnen größere Auswahl und wegen der größeren Concurrenz oft auch billigere Preise gewährte. Wenn einzelne von ihnen auch mehr ihre Neugierde durch Anwesenheit bei den ankommenden und abgehenden Zügen befriedigen können, schneller Zeitungen und Nachrichten über die neuesten Ereignisse aus allen Ländern erhalten, so würde dies keinen Ersatz bieten. Aber durch die Beamten und das Personal der Eisenbahn sind ihnen wieder Consumenten für ihre Producte zugeführt worden, auch werden ihre Producte, wenn sie es werth sind, in alle Welt ausgeführt und dadurch das Streben erhöht, mit den übrigen Producenten anderer Orte gleichen Schritt zu halten oder dieselben zu überflügeln. Was die Landwirthschaft betrifft, so hat sie für ihre Erzeugnisse einen größeren Kreis der Märkte erhalten;

aber ihr ist auch die Concurrenz anderer Länder begegnet, die sie zu erhöhter Thätigkeit anspornte, ihr oft genug aber dennoch nicht den Erfolg mehr ließ als früher, oder wenn doch, nur um größere Opfer. Die Rohproduction der Landwirthschaft sah sich gezwungen, um Schritt zu halten mit andern Ländern, zur Benutzung kostspieliger Maschinen zu schreiten, welche größere Capitalien in Anspruch nahmen; wo diese nicht vorhanden waren oder der Weg nicht eingeschlagen wurde, reüssirte die Production nicht. Die Schafzüchtung nimmt gegenüber der australischen Production der Wolle immer mehr in Deutschland ab, die Wiesen schaffen nicht mehr den Ertrag, die Kosten der Wollproduction stellen sich denen jenes Landes gegenüber zu hoch; die inländischen Wollmärkte verlieren immer mehr an Bedeutung.

Dagegen hat ein neues Mittel, die Fortschritte der Industrie und der Landwirthschaft zur allgemeinen Kenntniß zu bringen, und Gelegenheit zu bieten, daß jeder seine Erzeugnisse einem großen Kreise von Beschauern vor Augen führen kann, lediglich den Eisenbahnen sein Entstehen zu verdanken, die Ausstellungen, denen die Eisenbahnen die Existenz erleichtern und die Fortschritte dadurch befördern. Seit der ersten großen Weltausstellung in London, die den Reigen in Europa eröffnete, machten sich die großen Städte Deutschlands eine Ehre daraus, dem großen Beispiel Englands zu folgen, und es war zum größten Vortheil für die Industrie, daß dieselben ein recht klares Bild derselben durch reiche Beschickung darboten. Zwar hatten Gewerbe-Ausstellungen schon längst in allen Ländern stattgefunden, dieselben waren aber größtentheils mit einigen Ausnahmen, wie z. B. diejenige in Berlin im Jahre 1844, nur mehr locale geblieben. Die Ausstellungen sind auch in andren Ländern seit dieser Zeit zu größerer Bedeutung gelangt und heimisch geworden, selbst in Petersburg wurde eine solche im vorigen Jahre eröffnet. Durch die Eisenbahnen wurden die Schwierigkeiten bedeutend vermindert, eine solche Menge von Gegenständen, eine so große Masse von oft schweren Lasten bis zu einer bestimmten Zeit an einen Ort zu befördern und dann zur Entleerung der oft wieder zerstörten Industrie-Ausstellungs-Paläste zurückzusenden, aus allen Theilen der Länder eine große Anzahl Beschauer herbeizuführen. Die Eisenbahn-Verwaltungen gewährten für den Transport Frachtermäßigungen, die nach verschiedenen Modalitäten wechselnd gegenwärtig darin bestehen, daß die Fracht für den Hintransport ganz bezahlt werden muß, der Rücktransport dagegen für die nachweislich unverkauft gebliebenen zurückzusendenden Güter umsonst erfolgt. Dieselben Begünstigungen werden gewährt für die Ausstellungen von Gartenerzeugnissen, landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthschaften,

von Pferden und allen Gattungen von vierfüßigen Thieren; auch Hunde- und zu Zeiten Geflügelausstellungen kamen vor. Dieselben vortheilhaften Folgen hatten alle diese Ausstellungen auf die Fortschritte der Viehzucht, des Ackerbaus, der Industrie. Erfindungen verbreiteten sich schnell und erfuhren bald Verbesserungen und Vervollkommnung, die der Wissenschaft zu statten kommen und sie unterstützen, Kenntnisse zu verbreiten und dem Aberglauben zu steuern. Den Ausstellungen verdanken Tausende von Menschen, welche nur durch die Eisenbahnen dazu gelangten, die Erweiterung ihrer Begriffe und Kenntnisse, den Absatz ihrer Erzeugnisse und eine lohnende Beschäftigung.

Und wie stand es mit dem Capital, welchen Einfluß übte auf dieses das Eisenbahnwesen? Dasselbe war bereit gewesen, allen Unternehmungen mit wenigen Ausnahmen und außer der Zeit der geschilderten politischen Sturm- und Drangperioden sich dienstbar machen zu lassen und neben dem stets steigenden Bedürfnisse der Staaten die bedeutenden Ansprüche der Eisenbahnbauten zu befriedigen. Mitunter war wohl das Vertrauen getäuscht worden, das auf die neuen Unternehmungen goldene Berge gebaut hatte, aber viel öfter hatten sich die Hoffnungen realisirt. Nur die Speculation auf Hausse und Baisse führte zu gewaltigen Verlusten, zu denen das Verlangen trat, das Unmögliche an Zinsen für das Capital zu erlangen. Solche Gelegenheiten boten sich wenig im Inlande, aber das Ausland wußte die Capitalien anzulocken und die Folge davon war, daß das Capital vieler Nimmersatten dorthin wanderte, daß man in Rußland, in Rumänien, ja selbst in Amerika mit deutschem Gelde Eisenbahnen baute. Dort ging es zum Theil, wie in Rumänien, verloren, im Inlande fehlte das Capital, oder es wuchs wenigstens die Schwierigkeit der Capitalsbeschaffung, die Capitalsuchenden mußten Concessionen machen, höhere Zinsen bieten. Daher statt der 4 procentigen die $4^1/_2$ und 5 procentigen Prioritäten, denen der Staat dann selbst, der für die stets zu Beamten-Cautionen gesuchten Staatsschuldscheine nur $3^1/_2$ Procent zahlte, mit $4^1/_2$ und 5 procentigen Papieren folgen mußte. Hierzu kamen noch die verschiedenen Verlockungen mit Prämien-Anleihen, welchen durch ein Gesetz des Reichstages ein Ziel gesetzt wurde.

Mit allen diesen Steigerungen ist auch ein Steigen des Preises der Lebensbedürfnisse eingetreten und die Ansprüche des Staates und der Städte an Steuern und Abgaben sind ebenfalls nicht stehen geblieben. Man darf aber gegen alle diese Erscheinungen nicht abzuwägen vergessen, daß auch ganz neue Industriezweige den Fortschritten des Eisenbahnwesens entsprossen sind, welche eine höhere Productionsfähig-

keit des Landes hervorgebracht haben und wie die hoffnungsreiche Zukunft überhaupt mitwirken werden, die ungünstigen Einflüsse nur vorübergehender Zeitverhältnisse wieder zu paralysiren.

### 29. Neue Erwerbszweige. Neue Vergnügungen; Extrazüge.

Unter den neuen Industriezweigen, welche das Eisenbahnwesen hervorgerufen hat, nehmen die Fabriken und Maschinen-Bauanstalten der verschiedensten Art einen hohen Rang ein, Anstalten, in denen eine Menge neu erfundener Maschinen, Locomobilen, Wagen, landwirthschaftliche Maschinen gebaut werden, deren Verbreitung nur durch die Eisenbahnen und Ausstellungen ermöglicht wird. Früher wurden bereits die bedeutendsten Locomotiv-Bauanstalten Deutschlands namentlich angegeben. Ebenso beschäftigten sich in vielen Orten Fabriken mit dem Eisenbahnwagenbau, der namentlich in dem letzten Jahrzehnt großen Aufschwung nahm. Actien-Gesellschaften wurden gegründet, von denen der Eisenbahnbedarf hergestellt wird, welche selbst Kohlen- und Eisenerzguben erwarben, um sie zur eigenen Fabrikation zu verwenden und die Selbstkosten zu ermäßigen. Große Hohöfen und Hüttenetablissements entstanden dadurch, welche mit großartigen Mitteln und Tausenden Tonnen Kohlen mitunter über 4000 Centner Roheisen wöchentlich producirten. Andere Anstalten beschäftigen sich allein mit Eisenbahnwagenbau, wie sie von Privatunternehmern und Gesellschaften in Hamburg, Stettin, Breslau und an anderen Orten gegründet sind; Privatunternehmungen gingen zur Ausdehnung des Geschäfts an Actien-Gesellschaften über. Ein solches Etablissement ist, wie bei den neuen wenigstens die Prospecte darüber angeben, im Stande, jährlich 2000 bis 3000 Güterwagen und 250 Personen- und Postwagen herzustellen; z. B. von der Berliner Eisenbahnbedarfs-Gesellschaft wird berichtet, daß im Jahre 1869 bei Ablieferung 2462 Wagen ein Bruttogewinn von 334655 Thalern erzielt und eine Dividende von 14 Procent gewährt wurde.

Ebenso wie die Production zugenommen hat, haben sich auch Bedürfniß und Consum vermehrt und wie jene theilweise andere Richungen angenommen. Gedenken wir zuerst des Heizmaterials, so sind ganze Provinzen von der Torf- und Holzheizung zur Braun- und Steinkohlenfeuerung übergegangen, selbst die Locomotiven haben bald als Feuerungsmaterial den Torf und das Holz mit jenen vertauscht, mit Ausnahme von Württenberg, wo noch bis in neuere Zeit Holz dazu verwendet wurde. Bei dem Eisenbahnbau war man auf Lager von Braunkohlen gelangt, welche bald, wenn sie auch den Werth der Steinkohlen nicht

erreichen können, doch außer ihrer Benutzung als Brennstoff zur Bereitung von Theer gebraucht werden und zur Herstellung von Leuchtstoffen wie Photogène, Paraffin und Paraffinkerzen dienen, daher zur Entstehung einer Menge von Fabriken Veranlassung gaben. Aus den Steinkohlen wurden bei deren weiterer Verbreitung bedeutende Massen von Cokes bereitet, die zu verschiedenen Zwecken verwendet werden, das dabei gewonnene Gas führte zur Beleuchtung und Einrichtung der Gasanstalten in großen und vielen kleineren Städten, auch mancher große Bahnhof bekam seine eigene Gasanstalt. Die Farbestoffe wurden durch die Erfindung und Bereitung des Anilins aus Steinkohlentheer bereichert und die Färbung der Kleiderstoffe und andrer Gegenstände erhielt durch die prachtvollen Nüancen in roth, grün, braun, gelb und violett eine ganz andere Richtung.

Wie viele Menschenhände hat der Bau der Eisenbahnen in Bewegung und Thätigkeit gesetzt, wie vielen Personen hat der Betrieb derselben Lebensstellungen und Unterhalt geschaffen, wie viele hat er zu vermögenden Leuten gemacht und wie viele führt er zum Vergnügen und in Geschäften in kurzer Zeit an entfernte Orte! Allen führt die Eisenbahn Consumenten zu und veranlaßt sie zur Production. Welche Massen von Materialien zum Bau verbrauchen die Bahnen, wie Ziegeln, Steine, Kalk, Sand, Holz und wie viele andere Gegenstände. Auch der Verbrauch von Luxusartikeln wurde größer, wie sie die eleganten Möbels, die Polster, Teppiche in den Wagen und die Kronleuchter u. s. w. in den Empfangssälen aufweisen.

Die alten Erwerbszweige wurden ausgedehnt, sie mußten den höheren und ausgedehnteren Ansprüchen zu entsprechen suchen, nöthigenfalls auch mit neuen Zweigen in Verbindung treten. Das Fuhrwesen z. B. nahm eine andere Gestalt an, es mußte sich den Einrichtungen und dem Bedürfniß bei den Eisenbahnen accommodiren. Der Frachtverkehr blieb nur auf den Nebenstraßen bestehen oder wurde dahin gedrängt, er vegetirte auf den Hauptstraßen als magerer Concurrent der Eisenbahnen durch Billigkeit der Frachtpreise. Desto mehr wurde für den Personenverkehr leichtes Fuhrwerk in Anspruch genommen, um die Reisenden mit ihren Kisten und Koffern, deren Größe mit jedem Jahre zunahm, nach den mitunter nicht nahe am Bahnhofe liegenden oder ausgedehnten Städten zu bringen und von da wieder die Abreisenden zum Bahnhofe zu befördern. So bildete sich das Droschkenwesen für diesen Verkehr zunächst aus und erweiterte sich im Laufe der Jahrzehnte immer mehr, sobald die Einwohner bei der Billigkeit der Taxen für die nun größtentheils nicht mehr mit zwei, sondern nur mit einem Pferd bespannten Droschken dieselben auch im inneren Verkehre und zu Spazierfahrten zu benutzen

gewöhnt wurden. Die erste Droschken-Anstalt in Breslau, von einem Verein mehrerer Kaufleute errichtet, begann mit etwa 30 Droschken, es fanden sich bald auch einzelne Unternehmer mit einem oder mehreren Wagen hinzu; seitdem ist die Zahl der Droschken schon auf mehr als 700 gestiegen und reicht oft noch nicht aus, obwohl ihnen später noch die von Bahnhof zu Bahnhof oder auf anderen Touren der Stadt eingerichteten Omnibus Concurenz machen. So wurden auch hierfür die Wagenbau-Anstalten erweitert und ein Theil der entbehrlich gewordenen Pferde zu anderen Zwecken benutzt. Dies betrifft die leichteren Pferde; aber auch für die Arbeitspferde, welche früher die Fuhrleute brauchten, die schwerere Gattung, fand sich neuer Bedarf. Diese benutzte man in dem durch den kaufmännischen Verkehr mit den Bahnhöfen immer mehr erweiterten Speditionsgeschäfte, welches die Vermittelung jetzt übernommen hatte, welche sonst der Fuhrmann besorgte, der das Gut befördert hatte. Auch die Abfuhr der Kohlen, des Holzes, der Steine und Ziegeln, welche die Privatconsumenten oder die Gewerbe brauchten, fiel diesen und ähnlichen Wagen zu. So entstanden die sogenannten Rollwagen. Die Spediteure ließen nun auch den Eisenbahnwagen nachgebildete Möbelwagen bauen, ihnen folgten andere Privatspeculanten, welche jetzt den Wohnungswechsel der Einwohner und den Umzug aus und nach kleineren Städten mit ihren Möbelwagen bewerkstelligten. Es machte zuerst förmliches Aufsehen, wenn man diese Gebäude in den Straßen fahren sah, wie man sie nur auf den Eisenbahnen selbst bisher gesehen hatte und jetzt — sieht man in den Städten neue Eisenbahnwagen aus den Bauanstalten zum Bahnhofe bringen, ja sie kommen bereits als Verkehrsanstalten auf den größeren Straßen mit Pferden gezogen vor, bald werden sie auch mit Straßen-Locomotiven die durch Dampf betrieben sind, dahereilen.

Ein neues Industriegeschäft bildeten die zuerst nur in der Nähe der Bahnhöfe (später in allen Stadttheilen) eingerichteten Niederlagen von Kohlen und Kalk, wozu die Eisenbahn-Verwaltungen auf ihrem Terrain gelegene Plätze vermiethen. In den Städten selbst vermehrten sich, jemehr das Reisen zunahm, die Gasthäuser und Hotels in den verschiedensten Gattungen mit billigen und hohen Preisen, sowie die Restaurationen, in denen eine große Anzahl Personen Beschäftigung fanden. Ein anderer neuer Erwerbszweig, die Packetbeförderung vermittelst der Eisenbahnen durch Privatunternehmer, ist von minder glücklichem Erfolge begleitet gewesen. Sobald der früher bestehende Postzwang für Packete unter 20 Pfund aufgehoben worden, versuchte die Privatindustrie, die Packetbeförderung an sich zu ziehen. Aber die räumlichen Verhältnisse

Preußens und der übrigen Staaten setzten derselben zu enge Schranken, als daß ein günstiger und lohnender Erfolg als gesichert anzusehen gewesen wäre. Seitdem aber durch das Jahr 1866 und dessen Ereignisse Norddeutschland ein Ganzes geworden war, wurde eine Organisation des Packet-Beförderungswesens vorgenommen, und zwar von einer Association, welche die Firma „Norddeutsche Packet-Beförderungs-Anstalt" annahm. Das neue Unternehmen schien zuerst einen glücklichen Erfolg haben zu sollen, namhafte Firmen bürgten für dessen Solidität; allein es reüssirte dennoch nicht, die Gesellschaft löste sich nach kurzem Bestehen wieder auf und hat keine Nachahmung gefunden; der Mißerfolg hat allerdings auch nicht zu neuen Versuchen ermuntert. In England hat man diese oder ähnliche Einrichtungen durchführen können, und die Verleihung ganzer Waggons an Spediteure zur Beförderung von Eilgut hat sich durchführen lassen. Man befürchtete bei einer solchen Einrichtung, daß eine Unregelmäßigkeit in der Beförderung entstehen könnte, da es der Vortheil des Spediteurs erheischt, den Waggon möglichst voll zu laden, deshalb denselben, sobald er nicht zu jedem Zuge einen Waggon hat, erst einem späteren Zuge anhängen zu lassen, oder daß durch die Ausgabe des Gutes auf den Empfangsstationen Verzögerungen im Abgange des Zuges herbeigeführt werden würden. Zudem meinten die Versender geringen Vorzuge zu haben, der allein dem Spediteur zufiele und bei dem gleichen Preise vielleicht dennoch eine unsicherere Beförderung mit dem einzigen Vorzuge, daß das Packet abgeholt wird. Die Eisenbahn-Verwaltungen waren nicht geneigt, diese Industrie ihrerseits zu fördern, weil sie gerade einen Ausfall an Einnahmen zu erwarten hatten. Die Beförderung der Stückgüter, welche, auch wenn sie leichter sind, dennoch die Fracht für mindestens einen halben Centner zu entrichten haben, trägt den Eisenbahnen dadurch einen Gewinn, der durch jene Industrie geschmälert worden wäre. Die Wagen würden vielleicht mehr ausgenützt und das Bahnpersonal eine geringere Mühwaltung dabei haben, aber dieser Vortheil würde die Ausfälle nicht decken. Das Material für Statistik ginge von diesem Theile des beförderten Gutes verloren, da die Spediteure kaum veranlaßt werden könnten, dasselbe zu liefern. Die englischen Bahnen, auf welchen solche Einricht ungengetroffen sind, sollen bedeutend geringere Einnahmen erzielen. Auch in Deutschland würde dies der Fall sein und die Course der Actien demnach, da sie sich niedriger verzinsen, fallen, der Besitzstand also herabgedrückt werden.

Noch von einer andern Seite sind die Einflüsse zu betrachten, welche das Eisenbahnwesen auf das Leben der Menschen ausübt, in-

sofern es ihr Vergnügen, aber in gewissen Schichten auch die Bedürfniß-grenzen erweitert hat. Es sind damit die verschiedenen Arten der Extrazüge gemeint. Man nennt jeden Eisenbahnzug, welcher außer den im Fahrplane der Bahnen besonders angegebenen Zügen abgelassen wird und so zwischen die Fahrzeiten der übrigen trifft, einen Extrazug. Es werden bei Anhäufung der Güter, zu deren Beförderung die fahr-planmäßigen Züge nicht ausreichen, Extra-Güterzüge eingelegt, welche dem Bahnpersonal entweder direct vorher oder durch ein Signal an-gezeigt werden, welches an bestimmter Stelle des vorhergehenden Zuges angebracht wird und aus einer Fahne oder einer besondern bunten Laterne besteht. Aehnliche Signale werden auch gegeben, wenn selbst nur eine Locomotive ohne Zug folgt. Mit Extrazügen, welche nur aus einem Packwagen hinter der Locomotive und einem oder wenigen Per-sonenwagen bestehen, fahren Bahn-, Fach-, oder Bau-Commissionen zur Besichtigung, Untersuchung oder Abnahme der Bahnstrecken. Dies sind die Extrazüge zum Zwecke des Betriebes, welche keine besonderen Ein-nahmequellen bilden. Dagegen stellen die Eisenbahnverwaltungen andere Extrazüge, welche lediglich diesem Zwecke dienen.

Da werden für die Reisen hoher Personen, welche theilweise die eigenen Salonwagen einstellen lassen, theils auch die Salon- und Personenwagen der Eisenbahn benutzen, nach Verlangen Extrazüge gegeben, welche zwar mitunter im übrigen Betriebe eine Aenderung der Fahrzeiten veranlassen, aber den Verwaltungen eine gute Einnahme verschaffen. Müssen doch selbst für die bei den gewöhnlichen Personen- und Schnellzügen eingestellten fremden Salonwagen in ersteren das tarifmäßige Personengeld erster Wagenklasse nach der Anzahl der im Wagen mitreisenden Personen, mindestens aber $2\frac{1}{2}$ und in Schnell-zügen $3\frac{1}{2}$ Thaler pro Meile zum Ansatz gebracht werden. Sonst geben die Tarife noch besondere Bestimmungen über die Extrazüge, welche bestellt werden können, aus denen man ersieht, daß mindestens pro Meile 10 Thaler und zum wenigsten für 3 Meilen bezahlt werden muß; ist jedoch die Anzahl der mitfahrenden Personen, des mitgeführten Reisegepäcks oder der mitgeführten Equipagen und Pferde so beträcht-lich, daß jener Betrag bei der Berechnung der ersten Wagenklasse und der Fracht für Gepäckübergewicht, Equipagen und Pferde überschritten wird, so sind diese Beträge zu erheben.

Bei den Extrafahrten größerer Gesellschaften lassen die Eisenbahn-Directionen gewöhnlich Preisermäßigungen eintreten, es wird dann größtentheils kein Gepäck mitgenommen und auch nur an bestimmten Stellen, wo es der Betrieb erfordert, außerhalb des Bestimmungsortes

angehalten. Diese Extrazüge werden vielfach von Gesellschaften benutzt und namentlich nach Orten, welche wegen ihrer reizenden Lage Vergnügungsorte geworden sind.

Außer diesen sind auch von den Directionen selbst nach solchen Orten Extrazüge eingerichtet worden, welche sich an bestimmten Tagen und zu bestimmter Stunde wiederholen und wofür ein mäßig billiger Preis festgestellt ist, der es auch weniger bemittelten Personen gestattet, einmal mit den Familien auf der Eisenbahn zu fahren und am fremden Orte sich umzusehen. Die Bezeichnung „Extrazügler" wird daher wohl ziemlich allgemein bekannt sein. Daß unter ihnen sich öfters auch Personen befanden, vor deren Muthwillen und Bosheit auch fremdes Eigenthum, nicht die Rinde am Baume sicher war, ist leider dagewesen, und hat die Folge gehabt, daß allgemein gewisse Anlagen nachher verschlossen wurden oder man die Extrazüge mitunter gar einstellte.

Zu Ausstellungen wurden die Extrazüge entweder regelmäßig von den Verwaltungen eingeführt, oder einige Speculanten fanden sich, welche solche arrangirten. Auch die Extrazüge haben, wie oben angedeutet wurde, ihre Geschichte und es kann nicht übergangen werden, daß es einmal eine gewisse Zeitrichtung gab, in der dieselben verpönt waren, und möglichst verhindert, wenn nicht gar verboten wurden, sobald sie an Sonntagen stattfinden sollten, damit die Leute nicht von der Frömmigkeit abgelenkt und vom Besuch der Kirchen abgehalten würden, als wenn ein Besuch eines von der Natur reizend ausgestatteten Ortes nicht auch die Gedanken zur Bewunderung der schönen Schöpfung führen und dem Menschen seine Unbedeutendheit dieser gegenüber zur Anschauung und Erkenntniß bringen könnte. Einen wohlthätigen Eindruck, wie ihn jede Reise mit sich bringt, macht eine solche Extrafahrt auch auf den ärmeren Stand, der sie nur am Sonntag ausführen kann, und man ist nach und nach wieder zu der Praxis zurückgekommen, auch den Sonntag dazu zu wählen, wenigstens den Nachmittag, und den Genuß auch jenen zu gestatten.

Neben diesen Extrafahrten auf wenige Meilen hat man auch solche auf weite Strecken eingerichtet und zwar zu den großen Weltausstellungen nach London in Verbindung mit den Dampfschifffahrts-Touren und nach Paris, wo bei ermäßigter Hin- und Rückreise ein längerer Aufenthalt von mehreren Wochen gestattet war. Aber die großartigsten Extrafahrten wurden im Laufe des letzten Lustrums dieser Periode durch Privatunternehmer eingeführt, welche sich mit den Eisenbahn-Directionen und Dampfschifffahrts-Gesellschaften in Verbindung gesetzt hatten. Diese Reisen hatten vorher mit kürzeren Touren in Deutsch-

land begonnen, dann richteten sie ihren Cours nach Italien, verbanden endlich damit Touren nach Griechenland, nach der Türkei, Klein-Asien, Palästina und Aegypten unter den verschiedensten Abwechselungen der Reiserouten. Diese großen Rundreisen — der Rückweg ging nämlich gewöhnlich durch andere Gegenden als der Hinweg — wiederholten sich in manchem Jahre zweimal, dazwischen wurden andere wie nach Kopenhagen, nach Schweden, nach Petersburg unternommen. Die Reisenden hatten dabei den Vortheil, möchlichst billig, ohne die vielfachen Beschwerden des einzelnen Touristen, doch alle sehenswerthen Punkte unter sicherer Führung zu erreichen, die es sich hatte angelegen sein lassen, durch kaufmännische Verbindungen und durch diplomatische Empfehlungen den Reisenden vielerlei Merkwürdigkeiten zu Gesicht zu bringen, die dem Einzelnen ohne besondere Distinction entgehen würden. Während es sonst vielleicht in zehn Jahren oder noch längerem Zeitraum nur einmal vorkam, daß aus Deutschland ein Gelehrter, Künstler oder eine hohe Person eine Reise unternahm, um die Kunststätten und den classischen Boden in Italien und Griechenland, die Wunder Aegyptens, die Wiege des Christenthums und die Residenz des Mohamedanismus zu sehen, waren es jetzt vielleicht 60 bis 80 Personen des Jahres, welche nur Zeit und Geld bedurften, um alle jene Orte besuchen zu können.

Es haben sich in dieser Weise alle Anschauungen über Zeit und Ort geändert, manches unmöglich Scheinende ist zur Möglichkeit geworden, entfernte, fast unerreichbare Länder sind näher gerückt. So haben sich auch die Kräfte der Menschen, so ihre Kenntnisse gemehrt, daß sie die Elemente zu beherrschen begannen und anfingen sich selbst etwas zuzutrauen. Die Naturkräfte wurden mehr und mehr bekannt und erschlossen, ihre Wirkungen ließen auf ihre Gesetze schließen und diese boten ein weites Feld für die Forschung. Da wurde manchem Aberglauben gesteuert und die Haltlosigkeit mancher Anschauungen früherer Jahrhunderte erwiesen.

### 30. Die Eisenbahn zu Militärzwecken und im Kriege.

In der Periode des siebenten Jahrzehnts hat sich die Zweckmäßigkeit der Eisenbahnen, die Vervollkommnung ihrer Einrichtungen und die Anlage wie der Ausbau des Eisenbahnnetzes in früher ungeahnter Weise bewährt und in einer die höchsten politischen und materiellen Interessen des gesammten deutschen Vaterlandes fördernden einzigen Art durch ihre Verwendbarkeit zu militärischen Zwecken, wie

sie bisher noch in keinem Lande Gelegenheit gefunden hatte, die glänzendsten Resultate erreicht.

Wir müssen auf das Entstehen der Bestimmungen zurückgehen, nach denen der Staat die Eisenbahnen zu militärischen Zwecken zu benutzen sich vorbehielt und ihre Wichtigkeit in diesem Punkte ins Auge faßte.

Die früheren Concessionen enthielten, als in der Zeit des tiefsten Friedens gegeben, keine Bestimmungen über die Beförderung von Militär und Militärgut, mit Ausnahme der dänischen für Schleswig-Holstein, insofern bei der Concession für die im September 1844 bereits eröffnete Altona-Kieler Bahn ausdrücklich unentgeltliche Benutzung der Bahn für den Krieg durch den Staat ausbedungen wurde, wogegen jedoch der Staat keine Abgaben in Anspruch nahm. Erst nach Mitte der vierziger Jahre wurden in Preußen in einzelnen Concessionen besondere Bestimmungen aufgenommen. So findet sich in dem durch Concessions- und Bestätigungs-Urkunde genehmigten Statut der Stargard-Posener Eisenbahn Gesellschaft vom 4. März 1846 (Gesetz-Sammlung für 1846 Nr. 2685 Seite 89—108), also kaum zwei Wochen nach dem verunglückten Aufstandsversuche der Polen und der Vereitelung einer Ueberrumpelung Posens durch dieselben, im § 64 folgende Stelle:

„Schließlich ist die Gesellschaft verpflichtet, nach dem Verlangen der Militär-Verwaltung für die auf der Bahn zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, sowie von Militär-Effecten jeglicher Art nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten und zwar dergestalt, daß für dergleichen Transporte nicht nur die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern auch die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden."

„Ueber die hierfür zu leistende Vergütung, sowie über eine Ermäßigung der allgemeinen Frachtsätze für die Transporte von Truppen und das zum unmittelbaren Gefolge der Truppen gehörende Kriegsmaterial, ist nach Maßgabe der Umstände besondere Vereinbarung zu treffen."

„Der Militär-Verwaltung bleibt vorbehalten, sich zu ihren Transporten eigener Dampf- und Transport-Wagen zu bedienen. In einem solchen Falle ist an die Gesellschaft außer Erstattung der Feuerungskosten ein mäßiges Bahngeld zu gewähren. Findet daneben noch die Benutzung der Transportmittel der Gesellschaft statt, so wird solche nach billigen Sätzen vergütigt. Die Gesellschaft wird darauf Bedacht

nehmen, eine Anzahl von Transport-Fahrzeugen so einzurichten, daß solche nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden können, auch Wagen in einer Länge von 12 Fuß zum Gebrauch bei der Absendung von Militär-Effecten bereit halten."

Sobald der preußische Staat Bahnen selbst gebaut, gekauft oder in Verwaltung übernommen hatte, erließ die Staatsverwaltung ein Reglement für die Beförderung von Truppen, Militär-Effecten und sonstigen Armee-Bedürfnissen auf den Staatsbahnen d. d. Berlin, 31. December 1856, unterzeichnet vom Handels- und vom Kriegsminister, welches mit dem 3. April 1857 auch auf den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen eingeführt, am 1. Mai 1861 vervollständigt wurde. Zu diesem gehörte ein Reglement wegen Beförderung entzündlicher militärischer Munition, das in den letzten Jahren mehrfachen Modificationen unterworfen und wie jenes nach der Entstehung des Norddeutschen Bundes auf die Staaten desselben ausgedehnt wurde. Diese Reglements wurden im August 1870 außer Kraft gesetzt und traten an deren Stelle neue in Kraft, in welche die den neuen Ereignissen entsprechenden Zusätze und Abänderungen aufgenommen waren. Das Reglemeut für die Beförderung von Truppen- und Armee-Bedürfnissen auf den Staats-Eisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen innerhalb des Gebiets des Norddeutschen Bundes, sowie im gegenseitigen Verkehre zwischen den Staatsgebieten des Norddeutschen Bundes, des Königreichs Bayern, des Königreichs Württemberg und des Großherzogthums Baden enthält folgende hauptsächlichste Bestimmungen: „§ 1. Die Eisenbahn-Directionen sind gehalten, die Beförderung von Truppen und Militär-Personen einschließlich der Gendarmen und der Kriegsgefangenen (diese beiden Bezeichnungen waren in den früheren Bestimmungen noch nicht enthalten) sowie von Pferden, Fahrzeugen, Geschützen, Munition und sonstigen Armee-Bedürfnissen auf den von ihnen verwalteten Eisenbahnen, soweit deren Betriebskräfte es gestatten, zu übernehmen. § 2. Mit Ausnahme zu Zwecken des Krieges (auch diese Stelle ist neu) hat die Beförderung nur in solcher Weise stattzufinden, daß dadurch die fahrplanmäßigen, für den Personen-Transport bestimmten Züge nicht verzögert oder unterbrochen werden. Zu diesem Behufe haben die Eisenbahn-Directionen darüber, wann die Beförderung stattfinden kann, zwar allein zu bestimmen, hierbei jedoch die bezüglichen Anträge der Militär-Behörden und Truppenführer thunlichst zu berücksichtigen. § 3. Der Beurtheilung der Eisenbahn-Directionen bleibt ferner überlassen, ob die Beförderung mit den fahrplanmäßigen Zügen oder mit Extrazügen stattfinden soll.

Erachtet jedoch der Führer eines Truppen-Commandos, sei es nach eigener Ansicht oder auf Anweisung seines Vorgesetzten aus militärischen Gründen die Beförderung mit einem Extrazuge für nothwendig, so muß die Eisenbahn-Verwaltung diesem Verlangen Folge geben, und hat alsdann der Führer des Truppen-Commandos die Nothwendigkeit seines Verlangens zu vertreten.“ Der § 4 ist ganz neu: „Die Beförderung in Courier- und Schnellzügen kann nicht gefordert werden und ist nur ausnahmsweise in ganz dringenden Fällen für einzelne Militär-Personen und kleine Commandos, soweit der disponible Raum und die Stärke der Züge es gestatten, zulässig. In diesen Fällen sind aber die für die übrigen Reisenden geltenden tarifmäßigen Fahrpreise und zwar sogleich bei Lösung der Fahrbillets zu entrichten.“

Die nächsten Paragraphen enthalten Bestimmungen über Verladung, Anmeldung der Transporte, dann folgen die Tarifsätze, welche auf Grund von Requisitionsscheinen zur Anwendung kommen und in nord- wie süddeutscher Währung ausgedrückt sind. Es werden danach z. B. für Officiere 4 Sgr. und für Mannschaften 1 bis $1\frac{1}{2}$ Sgr. pro Person und Meile erhoben, bei den Pferden fällt der Satz von 10 auf $4\frac{1}{2}$ Sgr. pro Pferd und Meile, jemehr deren befördert werden. Es werden ferner festgesetzt die Preise für Fahrzeuge aller Art, für Armee-Bedürfnisse, für sonstige Güter (5 Pfg. = $1_{,86}$ Xr. pro Ctr. und Meile). Nur die Eilgutsendungen zahlen die tarifmäßigen Preise. Für Pulver, Munition u. dergl. sind besondere Bestimmungen, sowie für Schutzwagen (leer einzustellen zwischen Munitions- und andere Wagen) Begleitmannschaften und endlich Extrazüge. Dann folgen Vorschriften über die Berechnung und die Ermittelung des Gewichts, über die zu stellenden Wagen und deren Einrichtungen, über die Liquidation der Fahr- und Frachtkosten. Im § 11 heißt es: „Die Militärverwaltung trägt die Gefahr der vorstehend bezeichneten (nämlich Pulver-, Pulvermunitions- u. a.) Transporte und ersetzt allen nicht erweislich durch ein grobes Versehen der leitenden Eisenbahnverwaltung selbst durch diese Transporte etwa entstehenden Schaden.“ § 12 handelt über den Ersatz von Beschädigungen, welche sonst bei Beförderung des Militärs oder militärischer Sendungen vorkommen. In allen Fällen, für welche das Reglement keine Bestimmungen enthält, sind die allgemeinen reglementarischen und Tarif-Vorschriften der Eisenbahnen maßgebend. Am Schlusse werden noch die den Vorschriften entsprechende Beförderung von Kadetten, entlassenen Landwehrmännern u. s. w. und darauf bezügliche Aenderungen erläutert.

Das Reglement über Beförderung von Pulver, Pulvermunition

und sonstigen militärischen Munitions-Gegenständen auf Eisenbahnen enthält genaue Bestimmungen über das Verhalten und die Einrichtungen bei solchen Transporten, welche sich auf Anmeldung, Bezeichnung, Aufnahme in die Fahrzeuge, Stellung derselben in Bezug auf die Locomotiven, Meldung der Ankunft auf allen Bahnhöfen und andere Sicherheitsmaßregeln beziehen.

Außerdem erließ der Kriegsminister eine ausführliche Instruction vom 1. Juli 1861 für den Transport der Truppen, worin über die Einrichtung der Wagen, die Vorbereitungen zum Beladen, das Einladen selbst, das Einsteigen der Mannschaften und Verhalten während der Fahrt, das Aussteigen und Entladen genaue Anweisungen gegeben sind. Diesen folgt eine Anleitung zur Ausführung der Beförderung verwundeter und kranker Militärs auf Eisenbahnen. Schließlich sind Abbildungen beigefügt, in denen die zweckmäßigste innere Einrichtung der Transportwagen, Stellung der Pferde, Einladung der Geschütze, Munitionswagen aller Art und Proviantwagen angegeben ist.*) In demselben Hefte, das diese Instruction enthält, ist die Organisation des Transportes größerer Truppenmassen auf Eisenbahnen mit ihren Executiv-, Linien- und Etappen-Commissionen dargestellt und eine Instruction für die den Etappen-Commandanten beigegebenen Verpflegungs-Beamten aufgenommen.

Die Güter- und Stationsbeamten erhielten von ihren Behörden noch besondere Instructionen in Betreff der Expedirung der Militär-Personen, des Gepäcks, der Pferde, Wagen, Karren, Geschütze und anderer Armee-Bedürfnisse, sowohl welche zu Truppentheilen gehören als der Militär-Effecten, welche ohne Begleitung von Truppen befördert werden.

Mit Privatbahnen wurden mehrfach Verträge abgeschlossen, nach denen, wenn nicht die Concessionen Bestimmungen darüber enthielten ein ähnliches Verfahren und ähnliche Berechnung der Preise stattfindet, wie bei den Staatsbahnen. In Oesterreich sind gleichfalls Bestimmungen in Concessionen und Verträgen gegeben.

Schon im Jahre 1864, als Preußen und Oesterreich gegen Dänemark den Krieg eröffneten, zu dem über Schlesien und Sachsen die Truppen des letzteren befördert wurden, hatten die Einrichtungen ihre erste Probe zu bestehen, und es war gut, daß sich damals mancherlei Bedürfnisse bereits herausstellten, wie auf den Bahnhöfen große Ver-

*) Bestimmungen über Militär-Transporte auf Eisenbahnen. Berlin 1867. Verlag der Decker'schen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei.

ladungsrampen für Pferde und Wagen und Kanonen, Feldküchen und Vorrichtungen für Speisung der weithin zu befördernden Truppen, welche dann im Jahre 1866 an vielen Stellen sogleich vorhanden waren oder nach den früher gemachten Erfahrungen doch schnell nach den bereits praktisch bewährten Vorschriften beschafft werden konnten, im Jahre 1870 dann nur weiter ausgedehnt werden durften. Die Eisenbahn-Verwaltungen hatten inzwischen auch den Bedürfnissen im Innern der Wagen Rechnung tragen können. Der Krieg von 1866 fand bereits mancherlei von diesen Einrichtungen vor, bereitete aber sogleich die Ergänzung alles noch fehlenden für die künftige Zeit vor. So waren die Eisenbahnen gewissermaßen schon gerüstet, als der deutsch-französische Krieg so unerwartet im Juli 1870 begann. Sie waren zur Beförderung großer Truppenmassen jeder Art so vorbereitet, daß beispielsweise die Oberschlesische Eisenbahn schon vor mehreren Jahren im Stande war, mit Hilfe aller der Vorrichtungen für einmal über 26000 Mann Soldaten, mehr als 500 Pferde und eine große Zahl Kanonen, Munitions-, Fourage- und andere Wagen zu befördern. Die Wagen vierter Klasse und die Güterwagen hatten Sitzvorrichtungen erhalten, auf denen 32 bis 48 Mann Platz fanden, dazu kamen die Personenwagen dritter Klasse und für Officiere die Personenwagen zweiter und erster Klasse.

Im Jahre 1866 wurden auf dieser Bahn während des Krieges mit Oesterreich befördert:

| | im Mai | Juni | Juli | August | September | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Militär-Personen | 40547 | 56414 | 34067 | 12967 | 90681 | auf der Oberschl. E. |
| | 66998 | 19160 | 57216 | 16658 | 99002 | a. d. Bresl.-Pos. E. |
| | 25427 | 5763 | 39238 | 7913 | 77384 | a. d. Starg. Pos. E. |
| u. Pferde f. Militär | 2376 | 9445 | 1160 | 124 | 10511 | auf der Oberschl. E. |
| | 9341 | 226 | 1220 | 509 | 10899 | auf d. Bresl.-Pos. E. |
| | 3811 | 240 | 1028 | 585 | 13190 | a. d. Starg. Pos. E. |

Natürlich darf man nicht die Summen der drei Bahnen zusammenzählen, da ein großer Theil des Militärs über alle befördert wurde und hier bei jeder der drei Strecken wieder aufgezählt ist. Es geben die Zahlen auch nicht die Summe der zum Kriege in Böhmen verwendeten Militärmacht an, weil auch die Freiburger und die Niederschlesisch-Märkische Bahn bei den Transporten betheiligt waren. Aber sie geben ein Bild, welche Massen militärischer Kräfte in einem Monat befördert werden konnten, und wieviel Zeit und vorherige Anstrengung durch einen Marsch, ohne Benutzung oder ohne Vorhandensein der Eisenbahnen, verloren gegangen wäre, ehe der Krieg selbst begann. In gleicher Weise konnten auch die übrigen Stellen des Kriegsschauplatzes,

die so weit auseinander lagen und früher schwer übersehen worden wären, mit Truppen versorgt werden, so daß der Feind, was sonst nicht vortheilhaft ist, weil die Kräfte zersplittert werden, doch hier an mehreren Stellen zugleich angegriffen werden konnte, wo er den Angriff zum Theil nicht voraussetzte. Die Versorgung mit Proviant und Munition wurde ebenfalls in dieser Weise leichter und erschöpfender gehandhabt. Dazu kam, daß die siegreich vorschreitenden Truppen gleich die in den besetzten feindlichen Gebieten vorgefundenen Eisenbahnen ihren Zwecken dienstbar machen konnten, nur Betriebsmittel, wie Locomotiven und Wagen sowie Beamte von den heimischen Bahnen nachgeschickt bekommen mußten. Das schnelle Vorrücken der preußischen Armee hatte panischen Schrecken in der feindlichen verbreitet, der Feldzug war nach sieben Tagen entschieden. Norddeutschland war in Folge desselben, wenn auch einigermaßen durch Zwang, ein Ganzes geworden mit gleichgeltenden Institutionen, aber auf eine Einigung von ganz Deutschland war da noch keine Hoffnung vorhanden. Die Wirkungen des Eisenbahnwesens traten, als der deutsch-französische Krieg ausbrach, in viel größerem Maßstabe, als bisher jemals, hervor. Hier zeigte sich in der hervorragendsten Weise, im glänzendsten Lichte die Wichtigkeit und der Werth der Eisenbahnen, welche, sobald sie den Krieg nicht verhindern konnten, ihm doch eine bedeutende Abkürzung brachten und die mächtigste Unterstützung gewährten, um den glorreichen Sieg über den Erbfeind des deutschen Volkes, seines Friedens und seiner Einigung davonzutragen.

Von Osten nach Westen ziehen sich die verschiedenen Eisenstraßen hin und aus Ostpreußen und Pommern, wie aus Posen und Schlesien, aus der Mark und aus Sachsen wurden die Truppen auf denselben Tag und Nacht befördert, eine neue Straße, die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Düsseldorf war gerade fertig geworden und bot dem 7. Armee-Corps den Uebergang, und kaum zwei Wochen waren nach der Kriegserklärung und der befohlenen Mobilmachung der gesammten norddeutschen Armee vergangen, da standen die Heere kampfbereit an den Grenzen Frankreichs. Und nun nicht mehr der Norddeutsche Bund allein; jetzt war ganz Deutschland auf die Beine gekommen, zusammen standen sie, die Bayern, noch kürzlich die dem Norddeutschen Bunde feindlichsten Gegner, die Badenser, die Württemberger, auch die Hessen, Mann an Mann unter des preußischen Kronprinzen vortrefflicher Führung. Auch die Eisenbahnen hatten an diesen Siegen ihren Antheil und jetzt ihren Beruf auch auf diesem Felde mitzuwirken für die Geschicke des deutschen Volkes, so glänzend erfüllt.

Sie waren aber damit nicht am Ende ihrer Thätigkeit, sondern ein großes Stück Arbeit sollte für sie noch beginnen. Es kostete jetzt Opfer an Material, an menschlichen Kräften; auch diese wurden gebracht und überall mit dem größten Eifer getragen. Da waren es nicht blos die Verluste aus dem gestörten Verkehr, der während der Armeezüge natürlich stockte, sondern die Hergabe der Wagen und Locomotiven, sowie der Beamten, welche schon bald nach Beginn des Feldzuges und nach den großen Schlachten von Weißenburg, Wörth und Spichern in die besetzten französischen Departements mußten, um die Verbindung mit den deutschen Heeren, soweit es möglich war und unter den mannigfachsten Gefahren und Anstrengungen zu erhalten und ihnen Proviant und Munition nachzuschaffen. Von vielen Eisenbahn-Verwaltungen, Staats- wie Privatbahnen, wurden die Beamten, Bureau-, Bau-, Bahn-Fahrpersonal dorthin befördert und im Laufe der Monate deren immer mehr nachverlangt, je weiter die deutschen Armeen nach dem Westen, Norden und Süden Frankreichs vorrückten und die Eisenbahnlinien der besetzten Landestheile sich ausdehnten. Die Beamten hatten eine hübsche Gelegenheit, sich umzusehen und wurden auch recht gut dabei gestellt, wenn sie auch mancher Gefahr ausgesetzt waren. Die daheim bleibenden Beamten mußten nun natürlich den Dienst und die Arbeit für die übrigen mit versehen, wofür ihnen außerordentliche Gratificationen in Aussicht gestellt wurden. Die Einnahmen hatten gar keine oder geringe Einbuße gelitten, ja es haben mehrere Eisenbahnen sogar eine höhere Dividende für 1870 gegen 1869 gebracht, wie z. B. die Köln-Mindener, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Berlin-Anhaltische, Rheinische Bahn, während die Dividende bei anderen, z. B. der Oberschlesischen, Magdeburg-Leipziger, Magdeburg-Halberstädter nur wenig geringer war.

Ueber die deutsche Verwaltung und den Betrieb der in Besitz genommenen Bahnen in Frankreich während des Krieges scheint hier nicht der Ort zu sein, nähere Berichte zu geben; es sind darüber sehr interessante und specielle Mittheilungen in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen enthalten, welche auch Interesse für ein allgemeines Publicum haben würden. Nur einige Mittheilungen entlehnen wir „der Zeitschrift für Locomotivführer“ (dem Organ des Vereins deutscher Locomotivführer). Nachdem die erste Betriebs-Commission für die Strecken bis Arc für Moselle in Weißenburg etablirt worden war, — die Feldeisenbahn-Abtheilung hatte die Bahn betriebsfähig hergestellt, — und als die Einschließung von Metz eine weite Ausdehnung des Betriebes nöthig gemacht hatte, wurde die zweite Betriebs-Commission gebildet, welche von ihrem Sitz in Nancy den Betrieb bis an das

Metzer Lager leitete. „Gleichzeitig wurde die auf mehreren Strecken gestörte Bahn nach Paris energisch in Angriff genommen. Die im Bereich der Touler Kanonen liegende zerstörte Brücke hatte man durch Fernröhre zu messen gesucht, und so konnte zur großen Genugthuung der Verpflegungsbeamten zwei Tage nach der Capitulation von Toul der erste Proviantzug, aus 112 schwerbeladenen Achsen bestehend, der Pariser Armee nachgeführt werden. Der dritten Betriebs-Commission lag es ob, alle jenseits Epernay liegenden Eisenbahnen in Betrieb zu setzen, was vorläufig westlich nur bis Nanteuil und nördlich bis Soissons und Mezières möglich war. Um den Tunnel von Nanteuil, zu dessen Sprengung die Franzosen Zeit gewonnen hatten, baute man deutscherseits eine sogenannte Umgehungsbahn, die zu den kühnsten Entwürfen der Eisenbahntechnik in diesem Feldzuge gehört, und konnte Anfangs December der Betrieb der Bahn bis Lagny bei Paris auf der westlichen und bis Mitry auf der nördlichen Strecke eröffnet werden."

„Nach dem Fall von Straßburg und Metz und dem Vorgehen der deutschen Armeen nach Süden und Norden erweiterte sich auch das deutsche Eisenbahnnetz und es wurde eine vierte Betriebs-Commission in Chaumont etablirt, welche die Linie nach Orleans in Betrieb zu setzen hatte, während die zweite die Linie Nancy-Paris und die dritte alle Linien nördlich von Epernay und Reims, d. h. die französische Nordbahn in Verwaltung nahm. Die erste siedelte nach Straßburg über und übernahm die Verwaltung der elsässischen Bahnen, während die Direction der Saarbrücker Bahn die Strecke Forbach-Metz-Nancy nnd nördlich bis Mahon und Sedan übernahm." Im Verlaufe der weiteren Mittheilungen wird dann erzählt, wie in Mahon, wo Franctireurs die Brücke gesprengt, ein Zug von 4 Locomotiven mit 120 Achsen Munition Abends nach 11 Uhr über die Brücke fahren sollte, ohne daß die Locomotivführer etwas von der Sprengung wußten, auch kein Signal oder Haltezeichen vorfanden; drei Locomotiven stürzten 40 Fuß hinab in die Maas, wobei der Heizer der ersten Maschine ums Leben kam, während die übrigen sich durch Schwimmen retteten. Die vierte Maschine blieb auf der Steigung, welche die Brücke vor dem gesprengten Pfeiler hatte, stehen. Die Hebung der Locomotiven wurde einem Fabrikanten aus Saarbrücken für 6000 Thaler übertragen.

Die Betriebs-Commissionen waren durch Militär-Detachements geschützt, die jedoch nicht immer stark genug waren, so daß eine Feld-Eisenbahn-Abtheilung in Ham einst überfallen und gefangen wurde. Oefters wurden die Bahnen und Eisenbahnbrücken zerstört, und erstere in so nichtswürdiger Weise, daß nur die Bolzen oder Schrauben heraus-

gezogen wurden, die Schienen aber liegen blieben, als wenn sie in Ordnung wären. Es hatte dies die Folge, daß man bei späteren Zügen Notable aus den anliegenden Orten zwang, mitzufahren, um sich so vor Unglück zu schützen.

Als die Militärzüge nach Frankreich noch kaum beendet waren, fanden die Wagen Rückfracht an den Tausenden von Gefangenen, welche in den großen Schlachten gemacht wurden, deren Zahl, als die Capitulationen der Festungen Sedan und Metz erfolgten, in die Hunderttausende ging. Auch dieser Aufgabe unterwarfen sich die Eisenbahnen, als sich schon wieder eine neue zeigte, die Evacuirung der Spitäler und Lazarethe in Frankreich und die Rückfahrt der Verwundeten. Aus Bayern und Baden gingen große Spital- und Lazarethzüge bis Paris, um die Verwundeten und Kranken zu holen, und mehrere Eisenbahnen thaten sich durch die Einführung besonders bequem eingerichteter Lazarethwagen hervor, von denen ebenfalls ganze Züge unter Aufsicht von Aerzten und Pflegerinnen aus Frankreich nach den deutschen Städten kamen, in denen überall Baracken und andere Lazarethe inzwischen eingerichtet waren, um die Verwundeten, übrigens Feind wie Freund, aufzunehmen, was für die ersteren von besonderem Vortheil gewesen sein wird, da wegen der unglaublichen Siegesgewißheit in Frankreich in keiner Weise für solche Einrichtungen Vorsorge getroffen war.

Es stellte sich aber in diesen Zeiten auf den deutschen Eisenbahnen ein erheblicher Mangel an Wagen ein, natürlich, da die Zahl der in Frankreich benutzten Wagen außer den, wie man sagt, 300 erbeuteten Locomotiven und 6000 Wagen (die Zahlen werden wohl zu hoch gegriffen sein) sehr bedeutend war und neben den zum Verkehre benutzten auf vielen Stationen in Feindeslande noch Reservezüge bereitstehen mußten, für die Fälle eintretender Gefahren. Die Calamität des Wagenmangels verfehlte nicht ihren Einfluß auf alle Schichten der Bevölkerung auszuüben. Vor allem war es die Kohlennoth, welche bereits Ende des Jahres 1870 eintrat und sich mit dem übermäßig harten Winter fortwährend steigerte. Englische Kohlen wurden nicht eingeführt, die Blokade verhinderte die Einfuhr, den Kohlengruben fehlten die Eisenbahnwagen zur Beförderung, wie ein Theil der Arbeiter zur Förderung; die Schifffahrt war durch den Winter unterbrochen. Der Kohlenmangel machte sich in Fabrik-Etablissements wie in der Familie geltend, die Preise stiegen einige Wochen lang von Tag zu Tag, schließlich waren überhaupt keine Kohlen mehr zu haben; anderes Brennmaterial war nirgend in Massen vorräthig, um sie zu ersetzen. Ebenso war es mit der Beförderung von Rohmaterial. Natürlich waren

jetzt bald alle Stimmen darüber laut, welche sich früher bereits gegen den Mangel an Beförderungsmitteln auf den Eisenbahnen ausgesprochen hatten. Hat früher jemand ein Wort dagegen gesagt, wenn die Post nur eine gewisse Anzahl Personen beförderte und jeden Reisenden abwies, sobald eine gewisse Zahl erreicht war? Hätte man den Fuhrunternehmer zwingen wollen, soviel Pferde und Wagen anzuschaffen, um jedes augenblickliche Bedürfniß befriedigen zu können? Weshalb will man die Eisenbahnen zwingen, jedem Bedarf zu entsprechen, der gerade zu einer Zeit des Jahres oder in vielen Jahren einmal eintritt, während die vorhandenen Wagen dann unbenutzt stehen? Mit den Kohlen z. B. kann man ja die Beförderung auf alle Monate des Jahres vertheilen oder, wie es die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Direction gemacht hat, die Anfuhr in die Sommermonate verlegen und dadurch sogar billigere Preise erlangen. So wird der Wagenpark vortheilhaft ausgenützt und der beklagte Uebelstand aufhören, daß die Bahnen im Sommer weniger beziehen, im Winter ihre Entnahme vergrößern und die zu dieser Zeit vorhandene Noth um Waggons und um Kohlen vermehren helfen. Der geringe Verlust an Leistungsfähigkeit der Kohlen wird durch den billigeren Preis im Sommer doppelt und dreifach aufgewogen. Allerdings soll auf manchen Bahnen ein wirkliches Bedürfniß eines größeren Fuhrparks unberücksichtigt gelassen worden sein, aber eine Untersuchung der Staatsregierung hat bereits constatirt, daß auch die Privatbahnen auf eine Vermehrung des Betriebsmaterials bedacht gewesen sind, daß beispielsweise die Köln-Mindener Bahn um 108 Locomotiven, 2100 offene und 400 bedeckte Güterwagen ihr Betriebsmaterial während des Krieges zu vermehren gewußt hat und die Bergisch-Märkische um 126 Locomotiven 2500 offene und 100 bedeckte Güterwagen, die Rheinische Eisenbahn um 53 Locomotiven und 1460 Güterwagen. Auf eine Beschwerde des Vorsteheramts der Kaufmannschaft in Königsberg über den Wagenmangel auf Staatsbahnen hat der Handelsminister speciell die Verhältnisse namentlich der Ostbahn erörtert. Er wies darauf hin, daß die Behauptung, während sich seit 1862 die Zahl der Güterwagen ungefähr verdoppelt habe, sei der Güterverkehr auf das Fünffache gestiegen, nicht den thatsächlichen Verhältnissen entspreche, wie sie aus den statistischen Nachrichten hervorgehen. „Die Zahl der vorhandenen Güterwagen ist von 1948 im Jahre 1862 allerdings nur auf 4115 im Jahre 1869 gestiegen; es ist aber hierbei nicht außer Betracht zu lassen, daß die Ladungsfähigkeit der Wagen gleichzeitig von 335,182 Centner auf 784,997 Centner oder von 78 Centner pro Achse auf 90 Centner zugenommen hat. Das Gesammtgewicht der in den

Güterwagen beförderten Ladung ist von 16,226,771 Centner auf 55,141,968 Centner gestiegen und hat sich mithin in dem Verhältniß von 1 : 3,₃ vermehrt, wogegen die Zahl der geförderten Centnermeilen nur von 219,865,155 im Jahre 1862 auf 600,945,472 im Jahre 1869 und mithin noch nicht auf das Dreifache gestiegen ist." In gleicher Weise werden dann die Einnahme-Verhältnisse auseinandergesetzt. Dann heißt es weiter: „Daß der Bestand an Betriebsmitteln nicht in dem Maße vermehrt werden kann, um auch bei außergewöhnlichen, unerwartet eingetretenen kriegerischen Verhältnissen und vorübergehenden Verkehrssteigerungen vollständig auszureichen, wird das Vorsteher-Amt selbst ermessen. Die Regierung ist jedoch seither unausgesetzt darauf bedacht gewesen und wird auch in Zukunft nicht verabsäumen, den Wagenpark der Staatsbahnen zu verstärken, soweit dies die verfügbaren Mittel nur irgend gestatten." Im Schluß wird dann gesagt: „Für den Privat-Güterverkehr gemeinsame Arrangements der verschiedenen Bahnverwaltungen behufs der Disposition über ihre Wagen, resp. eine ähnliche Centralisation in der Verkehrsleitung zu schaffen, wie sie für die Beförderung von Truppen u. s. w. in der Executivcommission besteht und welche den einzelnen Bahnen, resp. den zu Verbänden geeinigten Bahnen, die eigene Bestimmung über ihr Material entzöge, sodaß unter Anderem, nach dem Vorschlage des Vorsteheramts, in Königsberg eintreffende Wagen der Bahnen in der Rheinprovinz dort ohne Weiteres mit Ladung nach Schlesien versehen werden dürften, würde in der Praxis nicht durchführbar sein und Privatrechte verletzen."

Es ließe sich wohl ein Vorschlag zur Behebung ähnlicher Calamitäten machen, aber auch dieser hat seine Bedenken. Voraussichtlich wird, bei der unruhigen Gemüthsart des besiegten Landes, Deutschland stets auf der Hut sein müssen, in seiner Bereitschaft, einen Angriff sofort abzuwehren, nicht nachzulassen. Es wäre also nicht zu unterschätzen, wenn der Staat neben dem baaren Reichsschatz von 40 Millionen Thalern zur vollen Kriegsbereitschaft auch einen disponiblen Wagenpark schaffte, dessen Verwaltung die Staatsbahnen übernähmen. Die Wagen könnten unter gewissen Reserven an die einzelnen Bahnverwaltungen im Frieden gegen Miethszahlung verliehen werden mit der Bedingung, daß jede Bahn sie stets betriebsfähig erhalten, und diese oder die ihrigen sofort hergeben muß, wenn sie vom Staate gebraucht werden. Außerdem müßte auf jeder Bahn der strategischen Hauptstraßen ein besonderes Geleise lediglich zu militärischen Zwecken angelegt werden, auf welchem auch die Uebungen stattfinden könnten, sowie die Rekruten- und andere Transporte.

Während für den Angriffskrieg die Eisenbahnen sich bewährten, wenn sie auch nicht immer als ausreichend befunden wurden und hier und da das Fehlen einzelner Strecken sich herausstellte, die zu bauen sind, haben sie sich für den Vertheidigungskrieg an den Küstenländern noch nicht als vollständig fertig gezeigt. Im Innern des Landes hatte man überall bei den Bauten darauf Rücksicht genommen, daß die Festungen stets in das Eisenbahnnetz hineingezogen wurden, und man hat keine Strecke concessionirt, deren Richtung eine Festung umgangen hätte. So sind Königsberg, Danzig, Thorn, Küstrin durch die Ostbahn, Posen, Glogau, Neisse, Cosel, in neuster Zeit Glaz durch die Oberschlesische Bahn, Stettin, Colberg, Stralsund durch die Stettiner, Torgau durch die Halle-Sorau-Gubener, Magdeburg durch die Magdeburg-Leipziger und die Berlin-Potsdam-Magdeburger, Spandau durch die Berlin-Hamburger, Köln, Coblenz-Ehrenbreitstein durch die Rheinische Bahn, Minden durch die Köln-Mindener und Hannoversche Bahn u. s. w. in das Eisenbahn-Netz hineingezogen und stets mit den Nachbarbahnen verbunden. Ebenso hatte der Minister nicht zugegeben, daß die Fortsetzung der Freiburger Bahn von Liegnitz über Glogau nach Pommern die Festung Küstrin umgehen dürfe. Man hatte auch den Jahdebusen mit seinem großen Kriegshafen durch Eisenbahn mit dem Innern verbunden, Kiel war es bereits, Stralsund auch, das linke Rheinufer war mit massiven befestigten Eisenbahnbrücken mit dem rechten verbunden und werden noch mehr solche Ueberbrückungen ausgeführt werden. Dagegen war die Küstenbefestigung und ein Küsteneisenbahnnetz noch nicht vollendet, wodurch die Angriffe der französischen Flotte einigermaßen bedenklich wurden, die glücklicherweise wegen des großen Tiefgangs ihrer Schiffe und wegen des Mangels an Landungstruppen nicht erfolgen konnten. Dafür wird gegenwärtig ebenfalls gesorgt, so daß Deutschland auch in dieser Hinsicht bald vollständig geschützt sein wird. Namentlich trägt dazu nicht wenig die Bahn Cöslin-Stolp-Danzig bei, sowie die Mecklenburgischen, der Ausbau der Holsteinischen Bahnen, eine Verbindung zwischen Hamburg und Bremen u. s. w. Später will man auch besondere Anstrengungen machen, um im Innern die Ostgrenze ebenfalls gegen alle Eventualitäten, wie sie höchstens erst nach dem Tode des jetzigen russischen Kaisers einmal eintreten könnten, zu schützen. Es scheint uns das durchaus nicht ängstlich, weil nicht so leicht von jener Seite den Hetzereien gewisser Blätter in Rußland nachgegeben werden wird.

Wenn in dieser Weise dafür gesorgt wird, daß Deutschland künftig dem Angriffe einer jeden Macht widerstehen kann, an den Land- wie

Wassergrenzen, so wird dadurch die Aussicht eines Feindes auf Erfolg sehr zweifelhaft und die Leiter fremder Mächte, welche je wieder Lust spüren sollten, Deutschland frevelhaft anzugreifen, werden es sich mehr überlegen, als in Frankreich geschehen ist, ehe sie dazu schreiten. Das deutsche Reich wird hinfort ungehindert in seiner Entwickelung fortfahren können, diese wird fortschreiten mit großen Schritten, wie sie bereits einen recht kräftigen Anfang machte bei der Bildung des Norddeutschen Bundes und wie sie jetzt ihre Basis erweitert hat durch die Wiedervereinigung des ganzen deutschen Vaterlandes.

---

# VII. Abtheilung.

## Beginn der fünften Periode 1870 und 1871. Die neuesten Verhältnisse. Das deutsche Reich.

---

### 31. Neue Gesetze und gesetzliche Bestimmungen. Die Einwirkung der Reichsverfassung.

Nach dem Entstehen des Norddeutschen Bundes, auf den wir hier noch zurückgehen müssen, da in seinen Institutionen zu manchen der neuesten Einrichtungen der Grund gelegt wurde, waren durch den Reichstag bereits mancherlei wichtige Gesetze festgestellt worden, die nicht unerwähnt bleiben dürfen.

In der Verfassung des Norddeutschen Bundes vom Jahre 1866 war mit einem Abschnitt über das Eisenbahnwesen bereits der Versuch gemacht worden, die Eisenbahnen desselben wenigstens in einigen Beziehungen so zu sagen unter einen Hut zu bringen und so für die Zukunft ein einheitliches Zusammenwirken anzubahnen, um, sobald auch die süddeutschen Staaten zu dem Bunde zuträten, auf dem begonnenen Wege fortzuschreiten. Freilich war damals nicht zu erwarten, daß das so bald geschehen würde, als es wirklich erfolgte, aber es wurde doch vorgearbeitet.

Im Postwesen waren große Veränderungen vorgegangen, welche nicht ohne Einfluß auf das Eisenbahnwesen blieben. Jemehr sich die Postverwaltung ihrer Vorrechte entledigte, desto mehr kam deren Mitbenutzung den Eisenbahnen zustatten; jene, der man den exclusiven Zwang immer mehr abnahm, hatte dadurch eine Erleichterung in ihren Einrichtungen, vielleicht auch Ersparnisse an Transportkosten und dazu nöthigen Vorkehrungen. Die Eisenbahnen übernahmen die Transporte nicht mehr als Vorrechte, sondern als Verkehrserweiterungen und konnten durch die vorhandenen großen Mittel weit eher einen Gewinn

daraus erzielen. Das Gesetz vom 2. November 1867 beschränkte im §. 2 den Postzwang innerhalb des Norddeutschen Bundes nur noch auf die Beförderung aller versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe, aller Zeitungen politischen Inhalts gegen Bezahlung, von Orten mit einer Postanstalt nach andern Orten mit einer Postanstalt des In- oder Auslandes. Es ist dabei zu bemerken, daß außerhalb des Norddeutschen Bundes im Gebiete der dem deutschen Eisenbahn-Verein angehörenden Eisenbahnen als postzwangspflichtige Gegenstände folgende galten:

a) in den k. k. österreichischen Staaten: Briefe, Briefpackete, Journale und Zeitungen,
b) im Königreich Bayern: Briefe, Briefpackete, Zeitungen und Anzeigeblätter,
c) im Königreich Württemberg: Briefe, Pretiosen aller Art, namentlich verarbeitetes und unverarbeitetes Gold, Silber, Platina, geschliffene und ungeschliffene Edelsteine, Perlen, goldene und silberne Uhren, Bijouterie- und Galanterie-Waaren u. s. w., endlich Geld, mit Ausnahme baarer Geldsendungen und der Sendungen von verarbeitetem Gold und Silber, welche über 25 Pfund wiegen, beziehungsweise mindestens 1000 Gulden = $571\frac{3}{7}$ Thaler betragen und in Kisten oder Fässern verpackt sind, da diese ausnahmsweise auf den Eisenbahnen Namens der Postverwaltung befördert werden dürfen,
d) im Großherzogthum Baden und im Großherzogthum Hessen: Frachtstücke unter 10 Pfund Zollgewicht, Briefe und Briefpackete.

In Folge des genannten Postgesetzes von 1867, wodurch also die den Eisenbahnen früher nicht gestattete Beförderung von baarem Gelde, Papiergeld und geldwerthen Papieren gewährt wurde, entstanden bald besondere Tarife, nach denen diese Gegenstände als Eilgut berechnet werden sollten. Zur Sicherung des Verkehrs wurden Specialbestimmungen gegeben, zu denen auch Tabellen traten zur Berechnung eines Frachtzuschlages für die Werthdeclaration, nach welchen z. B. für 1000 Thaler bis 15 Meilen 10 Sgr., über 15 bis 50 Meilen 20 Sgr. und über 50 Meilen 30 Sgr. erhoben werden.

Die ersten Beförderungen von baarem Gelde auf Eisenbahnen waren aber bereits vor Erlaß des Gesetzes, und zwar in großem Maßstabe erfolgt, als nach dem Kriege von 1866, durch besondere Rescripte des Ministeriums genehmigt, die Kriegsentschädigungsgelder von Oesterreich und den süddeutschen Staaten befördert wurden. In Betreff der Packete fielen den Eisenbahnen nicht viel Packet-Transporte zu, da hier

die Minimalfracht von $1/2$ Centner berechnet und so die Frachtbeträge namentlich für Eilgut oft höher werden, als man bei der Post selbst nach erhöhtem Tarife zahlt, auch die Verbindungen nicht derartige sind, daß ein kleines Packet nach jedem Orte hin auf der Eisenbahn so schnell und prompt befördert werden könnte, wie mit der Post. In dieser Beziehung kann vorläufig die Eisenbahn mit der Post nicht concurriren. Die Theilung der Frachtbeträge ist bei den Posten schon eine einfachere, oder fällt theilweise fort.

Unter den übrigen zwischen 1867 bis 1870 erlassenen neuen Gesetzen berühren das Eisenbahnwesen das neue Maß- und Gewichtssystem in mehreren Beziehungen, namentlich die Metermaße mit den Neumeilen als Grundlage für die Tarife und für alle Maßbeziehungen beim Eisenbahnbau, die Aufhebung der Tonnengewichte von Kohlen, Cokes und Kalk, alle Maße und Gewichte aber in Beziehung auf Lieferungen; ferner das Handelsgesetzbuch in den Beziehungen der Eisenbahnen als Handelsgesellschaft und im Verkehr mit der Handelswelt, einigermaßen der Uebergang des Post- und Telegraphenwesens in den Bundesländern an den Bund. Das Gesetz über die Aufhebung der Portofreiheit vom 5. Juni 1869, welches mit dem 1. Januar 1870 in Kraft trat, hat auch mancherlei Anordnungen im Eisenbahnwesen nothwendig gemacht und mancherlei Unbequemlichkeiten bereitet. In Bezug auf dieses wird in dem Gesetze bestimmt: Die Sendungen in Angelegenheit des Deutschen Eisenbahn-Vereins werden auch künftig mit dem Vermerk: „Eisenbahn-Vereinssache" versehen sein. Diese Sendungen werden im internen norddeutschen Verkehre nicht als portofrei behandelt, es findet Entschädigung der absendenden Directiv-Behörde statt. Dagegen bleibt die Portofreiheit dieser Sendungen im Wechselverkehr aufrechterhalten. Die Sendungen in Dienst-Angelegenheiten einzelner Privat-Eisenbahn-Gesellschaften werden auch künftig mit dem Vermerke „Eisenbahn-Dienstsache" versehen sein, um dieselben für die Entschädigung kenntlich zu machen. Diese Sendungen sind weder im norddeutschen Postverkehre, noch im Wechselverkehre als portofrei zu behandeln. Wenn Sendungen in Eisenbahn-Dienstsachen zwischen Staats-Eisenbahn-Behörden im norddeutschen Postbezirke einerseits und Staatsbehörden in Baden, Bayern, Luxemburg, Oesterreich und Württemberg andrerseits vorkommen, so richtet sich die Portofreiheit dieser Sendungen (Sendungen im Wechselverkehr zwischen Staatsbehörden) nach den neuen Vorschriften. Nach §. 6 muß für Aufhebung oder Einschränkung der Portofreiheit aus der Bundespostkasse Entschädigung geleistet werden, insoweit dies mit Rücksicht auf die den Portobefreiungen etwa zu Grunde liegenden

lästigen Privatrechtstitel nach den Landesgesetzen nothwendig ist. Solche Privatrechtstitel waren durch Vertrag vom 26. Juli 1861 §. 15 von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn und mehreren andern erworben. Es war vertragsmäßig Portofreiheit zugestanden den Eisenbahn-Verwaltungen der Berlin-Potsdam-Magdeburger, der Berlin-Anhaltischen, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Köln-Mindener, Magdeburg-Leipziger, Magdeburg-Wittenbergeschen, Stargard-Posener, Thüringischen, Wilhelms- und Magdeburg-Halberstädter; in Sachsen der Löbau-Zittauer, Großenhain-Priestewitzer, Leipzig-Dresdener Bahn und einigen kleinen Strecken; den Mecklenburger und der Berlin-Hamburger war von der Großherzoglich Schwerin'schen Postverwaltung Portofreiheit gewährt. Auch die Portofreiheit des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen beruht auf einem lästigen Privatrechtstitel.

Von speciellem Interesse für die preußischen Bahnen war die Aufhebung des Garantiefonds bei denjenigen Bahnen, welchen Zinsgarantie vom Staate gewährt worden und den der Staat sich verpflichtet hatte, aus Dividenden und Superdividenden zu sammeln. Im Jahre 1859 verzichteten, da der Garantiefond zu einer bestimmten Höhe gelangt war, die betheiligten Bahnen auf eine weitere Ansammlung, und im Jahre 1869 wurde derselbe unter gegenseitigem Einverständniß gänzlich aufgelöst, wobei der Staat über die Fonds disponiren konnte und sich verpflichtete, erforderlichen Falls die garantirten Zahlungen aus Staatsmitteln zu leisten.

Den bedeutungsvollsten Einfluß aber übten die vorher von den Kammern der Einzelstaaten berathenen, von dem deutschen Reichstage angenommenen Bestimmungen der Reichsverfassung. Die Verfassung des Norddeutschen Bundes hatte, wie bereits erwähnt, schon mehrere Paragraphen über das Eisenbahnwesen enthalten, aber es war nur ein vorübergehender Zustand; dieser Norddeutsche Bund und seine Einrichtungen waren, wenn auch eine Basis für künftige Zeiten, nur unvollständiger Natur. Wir wissen, mit welch' eifersüchtiger Miene auf einer Seite Frankreichs Kaiser stand, auf den Lippen die schicksalsentscheidenden Machtsprüche, wie es ihn dünkte, auf der andern Seite Oesterreich, das den Krieg und Sieg Preußens von 1866 nicht vergessen konnte und nun mit dem Nachbar im Westen liebäugelte, daß dadurch jede freie Bewegung über den Main verhindert und das bei einigen Parteien glimmende Feuer möglichst geschürt wurde. Es wurde daher auch nichts gethan gegen die in Bayern und in Württemberg mitunter aufs Heftigste und Unangemessenste hervortretende Abneigung gegen Preußen, man ließ das seinen Weg gehen. Als die Zeit gekommen

war, da der Erbfeind seinen Raubzug gegen Deutschland vorbereitete und in Scene zu setzen begann, da war auf einmal auch der Württemberger und der Bayer mit dem Badenser und Hessen bereit, ihn abzuweisen und all die schönen Wiener Lockspeisen und Vorspiegelungen von einem süddeutschen Bunde unter Bayerns Führung zerflossen in Wasser. Deutschland war trotz aller Bemühungen der Gegner einig und lange bevor ein halbes Jahr vergangen, waren schon die Verträge geschlossen, welche unabänderlich das deutsche Reich wieder herstellten.

Alle seine Einrichtungen wurden jetzt gemeinschaftliche, die Angelegenheiten des Bürgerrechts, Zoll= und Handelsgesetze, Maß= und Gewichtssystem, Vertretung im Auslande, Post= und Telegraphenwesen, Straf=, Handels=, Wechselrecht, Militärwesen, Kriegsmarine unterliegen der Beaufsichtigung Seitens des Reiches und der Gesetzgebung desselben, sowie das Eisenbahnwesen, nur in Bayern vorbehaltlich mehrerer Einschränkungen, die sich mit der Zeit auch erledigen werden.

Der Abschnitt VII., über das Eisenbahnwesen, lautet in der deutschen Reichsverfassung folgendermaßen:

Art. 41. Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für nothwendig erachtet werden, können kraft eines Reichsgesetzes auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, unbeschadet der Landeshoheitsrechte, für Rechnung des Reichs angelegt oder an Privatunternehmer zur Ausführung concessionirt und mit dem Expropriationsrechte ausgestattet werden.

Jede bestehende Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, sich den Anschluß neu angelegter Eisenbahnen auf Kosten der letzteren gefallen zu lassen.

Die gesetzlichen Bestimmungen, welche bestehenden Eisenbahn=Unternehmungen ein Widerspruchsrecht gegen die Anlegung von Parallel= oder Concurrenzbahnen einräumen, werden, unbeschadet bereits erworbener Rechte, für das ganze Reich hierdurch aufgehoben. Ein solches Widerspruchsrecht kann auch in den künftig zu ertheilenden Concessionen nicht weiter verliehen werden.

Art. 42. Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen.

Art. 43. Es sollen demgemäß in thunlichster Beschleunigung übereinstimmende Betriebseinrichtungen getroffen, insbesondere gleiche Bahn=

polizei-Reglements eingeführt werden. Das Reich hat dafür Sorge zu tragen, daß die Eisenbahn-Verwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten und dieselben mit Betriebsmaterial so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfniß es erheischt.

Art. 44. Die Eisenbahn-Verwaltungen sind verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigdigkeit, desgleichen die zur Bewältigung des Güterverkehrs nöthigen Güterzüge einzuführen, auch directe Expeditionen im Personen- und Güterverkehr unter Gestattung des Ueberganges der Transportmittel von einer Bahn auf die andere, gegen die übliche Vergütung einzurichten.

Art. 45. Dem Reiche steht die Controle über das Tarifwesen zu. Dasselbe wird namentlich dahin wirken:

1) daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebs-Reglements eingeführt werden;
2) daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere, daß bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Cokes, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfniß der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Einpfennig-Tarif eingeführt werde.

Art. 46. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, sind die Eisenbahn-Verwaltungen verpflichtet, für den Transport, namentlich von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten und Kartoffeln, zeitweise einen dem Bedürfniß entsprechenden, von dem Kaiser auf Vorschlag des betreffenden Bundesraths-Ausschusses festzustellenden, niedrigen Specialtarif einzuführen, welcher jedoch nicht unter den niedrigsten auf der betreffenden Bahn für Rohproducte geltenden Satz herabgehen darf.

Die vorstehend, sowie die in den Artikeln 42. bis 45. getroffenen Bestimmungen sind auf Bayern nicht anwendbar

Dem Reiche steht jedoch auch Bayern gegenüber das Recht zu, im Wege der Gesetzgebung einheitliche Normen für die Construction und Ausrüstung der für die Landesvertheidigung wichtigen Eisenbahnen aufzustellen.

Art. 47. Den Anforderungen der Behörden des Reichs in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen zum Zweck der Vertheidigung Deutsch-

lands haben sämmtliche Eisenbahn-Verwaltungen unweigerlich Folge zu leisten. Insbesondere ist das Militär und alles Kriegsmaterial zu gleichen ermäßigten Sätzen zu befördern.

In dem Protocoll d. d. Versailles, 15. November 1870 betreffend die Vereinbarung zwischen dem Norddeutschen Bunde, Baden und Hessen über Gründung des deutschen Bundes hieß es am Schluß: „Es wurde allseitig anerkannt, daß .... das Gesetz vom 31. Mai 1870 betreffend die St. Gotthard-Eisenbahn, jedenfalls nicht ohne Veränderung seines Inhalts zum Bundesgesetze würde erklärt werden können.“ In dem Protocoll Nr. 5, verhandelt Berlin, 25. November 1870, war Folgendes sub Nr. 2 aufgenommen: Zu Artikel 45 der Verfassung wurde anerkannt, daß auf die württembergischen Eisenbahnen bei ihren Bau-, Betriebs- und Verkehrverhältnissen nicht alle in diesem Artikel aufgeführten Transportgegenstände in allen Gattungen von Verkehren zum Ein-Pfennig-Satz befördert werden könnten.

Der ganze Abschnitt, sowie namentlich der Artikel 42 charakterisirt die neue Periode vollständig und giebt die Aussicht, daß eine große Umwälzung im Eisenbahnwesen mit der Zeit stattfinden wird. Mit großen Schwierigkeiten wird dieselbe noch zu kämpfen haben, vielleicht werden dieselben aber auch besser und glücklicher überwunden werden, als man denkt. Es wird eine Controllbehörde für das Eisenbahnwesen, wie wir dieselbe bereits früher als wünschenswerth erklärt hatten, als eine Abtheilung im Bundeskanzleramte errichtet werden.

Der nach §. 48. 49. der Reichsverfassung erfolgende Uebergang des Post- und Telegraphenwesens auch in den Südstaaten an die deutsche Regierung, wodurch die Einnahmen aus demselben gemeinschaftlich sind und die Ausgaben aus den gemeinschaftlichen Einnahmen bestritten werden sollen, verursachte in Baden besondere Schwierigkeiten, insofern bisher die Verwaltung des Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesens bisher vereinigt gewesen war. Eine speciellere Berechnung der Betriebs- und Verwaltungsausgaben für jedes Institut hatte nicht stattgefunden. Die beabsichtigte Einführung des in Norddeutschland bestehenden Reglements über die Verhältnisse der Post zu den Staatseisenbahnen veranlaßte daher eine genauere Berechnung der Kosten, welche der Eisenbahn-Verwaltung für ihre bisherigen Leistungen für die Post zugestanden haben und wie hoch sich demnächst die der Eisenbahn für die Folge zustehenden Vergütungen belaufen würden. Diese Fragen wurden jedoch durch hervorragende Betheiligung des Reichsgeneralpostdirectors zur Zufriedenheit beider contrahirender Theile gelöst. Es

werden demnach bereits vom 1. Januar 1872 Ober-Postdirectionen in Constanz und Karlsruhe eingerichtet werden.

Der Erlaß eines Gesetzes über eine Haftpflicht der Eisenbahnen und anderer Unternehmungen für verunglückte Personen, dessen Grundzüge zwar schon im Eisenbahngesetz von 1838 vorhanden waren, und das auch im allgemeinen Landrechte seine Stützpunkte hatte, war schon früher, besonders aber in Folge mehrerer Unglücksfälle namentlich in Kohlengruben in Petitionen, wie z. B. die des Professor Dr. Biedermann in Leipzig, und in Resolutionen des volkswirthschaftlichen Congresses als dringendes Bedürfniß dargestellt worden. Der dem Reichstage vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die beim Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken u. s. w. erfolgte Tödtung oder Körperverletzung eines Menschen wurde im Mai 1871 angenommen. Es heißt darin: §. 1. Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebs-Unternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist.

§. 2. Wer ein Bergwerk, einen Steinbruch, eine Gräberei (Grube), oder eine Fabrik betreibt, haftet, wenn ein Bevollmächtigter oder ein Repräsentant oder eine zur Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebes oder der Arbeiter angenommene Person durch ein Verschulden in Ausführung der Dienstverrichtungen den Tod oder die Körperverletzung eines Menschen herbeigeführt hat, für den dadurch entstandenen Schaden.

§. 3. Der Schadenersatz (§§. 1. und 2.) ist zu leisten: 1) im Falle der Tödtung durch Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung und der Beerdigung, sowie des Vermögens-Nachtheils welchen der Getödtete während der Krankheit durch Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erlitten hat. War der Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes verpflichtet einem Andern Unterhalt zu gewähren, so kann dieser insoweit Ersatz fordern, als ihm in Folge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist; 2) im Falle einer Körperverletzung durch Ersatz der Heilungskosten und durch Ersatz des gesammten Vermögens-Nachtheils, welchen der Verletzte durch eine in Folge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet.

§. 4. War der Getödtete oder Verletzte unter Mitleistung von Prämien oder andern Beiträgen durch den Betriebs-Unternehmer bei einer Versicherungs-Anstalt, Knappschafts-, Unterstützungs-, Kranken- oder ähnlichen Kasse gegen den Unfall versichert, so ist die Leistung der

letzteren an den Ersatzberechtigten auf die Entschädigung einzurechnen, wenn die Mitleistung des Betriebs-Unternehmers nicht unter einem Drittel der Gesammtleistung beträgt.

§ 5. Die in den §§ 1 und 2 bezeichneten Unternehmer sind nicht befugt, die Anwendung der in §§ 1 bis 3 enthaltenen Bestimmungen zu ihrem Vortheil durch Verträge (mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft) im Voraus auszuschließen oder zu beschränken. Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegenstehen, haben keine rechtliche Wirkung.

§ 6. Das Gericht hat über die Wahrheit der thatsächlichen Behauptungen unter Berücksichtigung des gesammten Inhalts der Verhandlungen nach freier Ueberzeugung zu entscheiden. Die Vorschriften der Landesgesetze über den Beweis durch Eid, sowie über die Beweiskraft öffentlicher Urkunden und der gerichtlichen Geständnisse bleiben unberührt. Ob einer Partei über die Wahrheit oder Unwahrheit einer Behauptung noch ein Eid aufzulegen, sowie ob und inwieweit über die Höhe des Schadens eine beantragte Beweisaufnahme anzuordnen oder Sachverständige mit ihrem Gutachten zu hören, bleibt dem Ermessen des Gerichts überlassen.

§ 7. Das Gericht hat unter Würdigung aller Umstände über die Höhe des Schadens, sowie darüber, ob, in welcher Art und in welcher Höhe Sicherheit zu gestellen ist, nach freiem Ermessen zu erkennen. Als Ersatz für den zukünftigen Unterhalt oder Erwerb ist, wenn nicht beide Theile über die Abfindung in Capital einverstanden sind, in der Regel eine Rente zuzubilligen. Der Verpflichtete kann jederzeit die Aufhebung oder Minderung der Rente fordern, wenn diejenigen Verhältnisse, welche die Zuerkennung oder Höhe der Rente bedingt hatten, inzwischen wesentlich verändert sind. Ebenso kann der Verletzte, dafern er den Anspruch auf Schadenersatz innerhalb der Verjährungsfrist (§ 8) geltend gemacht hat, jederzeit die Erhöhung oder Wiedergewährung der Rente fordern, wenn die Verhältnisse, welche für die Feststellung, Minderung oder Aufhebung der Rente maßgebend waren, wesentlich verändert sind. Der Berechtigte kann auch nachträglich die Bestellung einer Sicherheit oder Erhöhung derselben fordern, wenn die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten sich inzwischen verschlechtert haben.

§ 8. Die Forderungen auf Schadenersatz (§§ 1—3) verjähren in zwei Jahren vom Tage des Unfalls an. Gegen Denjenigen, welchem der Getödtete Unterhalt zu gewähren hatte (§ 3. Nr. 1), beginnt die Verjährung mit dem Todestage. Die Verjährung läuft auch gegen

Minderjährige und diesen gleichgestellte Personen von denselben Zeitpunkten an, mit Ausschluß der Wiedereinsetzung.

In den letzten beiden Paragraphen (9. 10.) wird noch festgestellt, daß die Bestimmungen der Landesgesetze, nach welchen außer den in diesem Gesetze vorgesehenen Fällen eine Person für den Schaden haftet, welcher durch Tödtung oder Verletzung eines Menschen bei dem Betriebe einer Anlage entsteht, unberührt bleiben; ferner daß die Bestimmungen des Gesetzes betreffend die Errichtung eines obersten Gerichtshofes für Handelssachen vom 12. Juni 1869 über die Zuständigkeit des Bundes-Ober-Handelsgerichts zu Leipzig, sowie die Ergänzung desselben auch auf diejenigen Rechtsstreitigkeiten ausgedehnt werden, in welchen durch Klagen auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes ein Anspruch geltend gemacht wird.

Der Promulgation dieses Gesetzes vom 7. Juni 1871 folgten bald die Offerten der allgemeinen Unfall-Versicherungs-Bank in Leipzig, welche die Eisenbahn-Gesellschaften, Hütten- und Bergwerksbesitzer, Mühlen- und Fabrikbesitzer aller Art gegen alle diejenigen Gefahren und Verbindlichkeiten versichert, welche dem Unternehmer nach diesem Gesetze, sowie nach allen sonstigen Bestimmungen in dieser Richtung auferlegt sind.

Daß häufigere zu beklagende Unfälle und Betriebsstörungen auf Eisenbahnen in neuester Zeit stattgefunden haben, liegt lediglich in den Nachwirkungen des aufreibenden Krieges, der Material und Personal in jeder Weise hart mitgenommen hat. Bald wird dies alles wieder in Ordnung kommen und die Besorgniß behoben sein, es möchte obiges Gesetz vielfache Anwendung finden müssen. Die Eisenbahnverwaltungen sind jedenfalls bestrebt, recht bald wieder den früheren Grad der Sicherheit des Betriebes zu gewinnen.

Einer späteren gesetzlichen oder internationalen Regelung wird es noch anheimfallen zu bestimmen, ob die erbeuteten Eisenbahnzüge und überhaupt das erbeutete Eisenbahnmaterial als eine wirkliche und dauernde Kriegsbeute betrachtet werden sollen. Deutscherseits wird möglicherweise das Material nach erfolgter Rückbeförderung der deutschen Truppen den betreffenden Eisenbahnverwaltungen zurückgestellt werden, wenn es nicht bereits geschehen ist. Indeß würden nach andern Antecedentien andere Mächte nicht zu solchem Verfahren gleich bereitwillig sein, wie es sich beim Seeverkehr im deutsch-französischen Kriege gezeigt hat, und es ist sehr wünschenswerth, daß ein internationaler Vertrag das Verhalten feststellt, welches bei Beschlagnahme, Benutzung und Rückgabe des Eisenbahnmaterials stattzufinden habe. Wir haben ge-

sehen, daß sich Frankreich durch das rücksichtsvolle Verfahren Preußens zur See nicht hat bestimmen lassen, ein gleichmäßiges einzuschlagen, sondern ohne Rücksicht alle Handelsschiffe weggenommen hat, die es erlangen konnte.

### 32. Bahnprojecte, neue Bahnen, Concessionen und Anordnungen.

Eine der wichtigsten neuen Bestimmungen des siebenten Abschnittes der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen war im § 41 enthalten, wonach das Widerspruchsrecht gegen Parallel- und Concurrenzbahnen aufgehoben ist, insofern dadurch ein Theil des Eisenbahngesetzes vom Jahre 1838 außer Kraft gesetzt wurde. Damals war die Bestimmung zum Schutze gegen Concurrenz nothwendig, die entstandenen Bahnen mußten selbst erst ihre Lebensfähigkeit zeigen und den entstehenden sollte die Capitalsbeschaffung nicht zu sehr erschwert werden. Jetzt ist der Schutz nicht mehr nöthig, im Gegentheil schafft eine Concurrenz Vortheile durch billigere Tarifsätze, wenn nicht die Concurrenten darauf ausgehen, einander den Verkehr womöglich abzuschneiden; und das verbietet ihnen das eigene Interesse. Wenn sie aber Hand in Hand gehen, wie es gegenwärtig zwischen der Berlin-Görlitzer und Niederschlesisch-Märkischen angebahnt zu sein scheint, gewinnt das Publicum auch noch nichts dadurch und die Unternehmer verlieren nichts. In Folge dieses Artikels der Reichsverfassung mag auch die Genehmigung ertheilt worden sein zu den Vorarbeiten für Bahnen, die den bestehenden durch Abkürzung des Weges zwischen entfernten Stationen eine erhebliche Concurrenz machen können, wie beispielsweise die projectirte Bahn von Breslau nach Raudten der Niederschlesisch-Märkischen Bahn, welche den Weg nach Berlin und nach der Ostsee abkürzen wird. Natürlich haben sich unter diesen Umständen überhaupt die Projecte zu neuen Bahnen gemehrt. Manche Eisenbahnverwaltungen haben sich genöthigt gesehen, auf Bauten zu reflectiren, die den eigenen Strecken Concurrenz machen, und merkwürdig genug, es haben sich außerhalb der dabei direct betheiligten Parteien Gegner dieser Unternehmungen gefunden. In Börsenkreisen wurde die Verstimmung über stürmische Bewegungen der Baisse auch einem Projecte mit zugeschrieben, das der Generalversammlung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft vorgelegt worden war, eine Eisenbahnlinie zu bauen, welche theilweise ganz parallel mit der Linie der Bergisch-Märkischen Bahn laufen soll, ohne daß dieser Bau durch eine Abkürzung gerechtfertigt sei. Man befürchtete, daß dadurch das Capital ins Ausland gedrängt werde, und verlangte womöglich vom Ministerium die Verhinderung des Baues, der nach

der Reichsverfassung nicht verhindert werden kann. Ein anderes Project, welches bereits in der Ausführung begriffen ist, das der Venlo-Osnabrück-Bremen-Hamburger-Bahn, wurde von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft ins Werk gesetzt und ist von bedeutender Wichtigkeit. Die Bahn wird von Venlo nach Geldern und Wesel gehen, dann nach Münster mit einer Seitenlinie nach dem westfälischen Kohlenrevier. Die Richtung über Osnabrück, Bremen, Harburg und die Verbindung aller der großen Städte begründet die Voraussetzung eines guten Binnenverkehrs wie des directen und Durchgangsverkehrs. Die Magdeburg-Halberstädter resp. die Lehrder Linie verbindet sich mit der Osnabrück-Bremen-Hamburger mittelst der sich von Wittenberge abzweigenden Linie. Durch die letztere wird die Route Berlin-Bremen um circa 12 Meilen abgekürzt. Der Verkehr zwischen Belgien und Bremen wie Hamburg wird der Bahn zufallen, in Hamburg der von Schleswig-Holstein. Nachdem Hamburg außerdem über Lübeck und Kleinen mit Stettin und durch die Cöslin-Danziger Bahn mit Danzig in eine abgekürzte Verbindung getreten ist, steht auch von dieser Seite der Bahn ein bedeutender Verkehr in Aussicht. Das Anlagecapital beträgt 43 Millionen Thaler, also bei $58,_{25}$ Meilen auf die Meile circa 738,600 Thaler. Namentlich die Elbbrücke bei Hamburg erhöht das Capital, dafür soll bei der Feststellung des Tarifs dieselbe für eine Meile Bahnlänge gerechnet werden. Ergiebt der Betrieb der Bahn mehr als fünf Procent Reinertrag, dann werden von dem Ueberschusse zunächst verschiedene Tantièmen bezahlt, ferner wird von demselben dem Stammunternehmen derjenige Betrag zugewiesen, um welchen sich das an den Staat abzuführende Drittel des Reinertrages über 5 Procent des gesammten Actiencapitals und die Eisenbahnabgabe erhöht. Sodann kommen alle in den Vorjahren von dem Stammunternehmen geleisteten Zuschüsse zu den Zinsen der Actien und zu den Betriebskosten in Abzug. Von dem Reste erhalten die B-Actien ein Drittel, das Stammunternehmen zwei Drittel. Der Unterschied der B-Actien verschwindet, sobald für ein Betriebsjahr auf die Stammactien Lit. B sich die Dividende gleich hoch oder höher stellt, als auf die alten Stammactien. Dann tritt vollständige Gleichstellung ein und die B-Actien treten in denselben Dividendengenuß wie die alten Actien.

Ueber den Rhein baut man eine feste Eisenbahnbrücke bei Rheinhausen, eine ebensolche ist bei Worms projectirt zugleich mit einer directen Verbindung von Worms nach Mannheim auf der rechten Rheinseite, welche nach Vereinbarung eines Staatsvertrages zwischen hessischen und badischen Commissären die hessische Ludwigsbahn herzu-

stellen übernommen hat. Das badische Netz ist vervollständigt, in Bayern hat man das Eisenbahnnetz durch die theils eröffneten, theils im Bau begriffenen Strecken Ingolstadt-Gunzenhausen, München-Haidhausen-Rosenheim, Schweinfurt-Kissingen, München-Braunau erweitert, man hat neue Post- und Bahn-Expeditionen zweiter Klasse ins Leben gerufen, welche Einzelgüter bis zu 5 Centner, mehrere auch Wagenladungsgüter befördern. Es erscheinen hier umgekehrte Einrichtungen wie in andern Theilen Deutschlands, wo gewisse kleine Stationen zuerst Wagenladuugen befördern dürfen und erst dann auch Einzelgüter, wenn sie zu wirklichen Stationen erhoben werden. Aber dort ist eben Post- und Eisenbahn-Verwaltung vereinigt.

In Betreff eines Eisenbahnprojects von Leipzig über Pegau nach Zeitz walteten Meinungsverschiedenheiten ob in Beziehung auf einige Concessionsbedingungen. Die sächsische Regierung beschloß dann aber die Richtnng, wie sie die ausführende Direction der Thüringischen Bahn beabsichtigte, zu genehmigen, worauf sich diese zur sofortigeu Ausführung der Strecke verpflichtete.

Um ein fehlendes Mittelglied der jetzt strategische Bedeutung besitzenden Eisenbahnlinie Berlin-Metz herzustellen, sind bereits Vorarbeiten und Vermessungen für eine Bahn Coblenz-Trier angeordnet, nach deren Vollendung der Bau sofort beginnen soll. Auch wird eine Oberhessische Bahn auf Staatskosten gebaut werden, welche bei Hanau einmündend eine nähere Verbindung zwischen Kassel herstellen soll. Ebenso sind mehr Verbindungen der süddeutschen Länder mit Elsaß und Lothringen nothwendig und werden bald folgen. Im Innern Deutschlands projectirt man eine directe Bahn von Berlin nach Dresden über Buckow, Glasow, Dahlwitz, Zossen bei den Baruther Glashütten vorüber, mit Zweigbahn nach dem Salzbergwerk Sperenberg, wo der Abbau der mächtigen Salzlager in Angriff genommen wird. Es würde das eine Parallelbahn der Berlin-Anhaltischen Bahn werden, deren strategische Wichtigkeit bereits feststeht und den Widerspruch jener Concurrenz nicht berücksichtigen würde. Ein Project der Verlängerung der Berlin-Görlitzer Bahn nach der österreichischen Landesgrenze bei Seidenberg zum Anschlusse nach Reichenberg ist lange Zeit nur ein frommer Wunsch gewesen, weil hier nicht nur die österreichische Regierung, sondern auch die sächsische Verzögerungen herbeiführten; die letztere, um den Verkehr über Löbau zu leiten. Für die Berlin-Görlitzer Bahn aber ist die Verlängerung eine Lebensfrage, weil durch diese Verbindung erst die Linie geschaffen wird, auf welcher die Bahn einen directen und Durchgangs-, sowie einen ergiebigen Concurrenz-Verkehr erhält.

In Oesterreich ist durch das Gesetz vom 20. Mai 1869 zur Begünstigung der Eisenbahnbauten eine große Lebhaftigkeit entwickelt, die Gründungs- und Actien-Gesellschaften überstürzen sich und verfolgen einander sogar mitunter. Es entwickelte sich um die Concessionirung der Verbindung Olmütz-Sternberg-Mittelwalde ein interessanter Kampf, der für die Bauverhältnisse daselbst höchst charakteristisch war. Die Direction der Staatseisenbahn-Gesellschaft bewarb sich um die Concession, indem sie die Baukosten per Meile auf 1,239,868 Floren veranschlagte und vom Staate pro Meile 70,000 Gulden Reinertrags-Garantie verlangte. Zwei Tage vor der erwarteten Verhandlung im Reichstage erklärte sich ein in der österreichischen Stadt Schöneberg zusammengetretenes Comité, das früher bedeutend höhere Anforderungen gestellt hatte, bereit, unter viel niedrigeren Bedingungen, als die Staatsbahn-Gesellschaft, den Bau übernehmen zu wollen. Ein Sturm von Verdächtigungen und Anfeindungen erhob sich von Wien aus gegen diese Bewerber, weil sie einmal von dem beliebten System abweichen wollten, nach dem sich Gründungs-Gesellschaften bereichern. Eine Menge von Projecten tauchten ferner auf zur Verbindung des österreichischen Netzes mit Leobschütz und Neisse; mit Flügelbahnen von Jägerndorf nach Troppau über Olbersdorf an die preußische Grenze zum Anschlusse an Neisse und mehre andere Orte war es besonders die Mährisch-Schlesische Centralbahn, welche von Jägerndorf über Freudenthal, Dittersdorf, Domstadl, Großwasser, Groß-Wisternitz nach Olmütz führt. Durch Staats-Urkunde vom 21. April 1870 erhielt ein Consortium Lichnowski-Machanek u. s. w. die Concession zum Bau und Betrieb. Zur Charakteristik solcher neuen Concessionen mögen hier einige Hauptpunkte derselben folgen.

Die Concession ist auf die Dauer von 90 Jahren und auf Grund des Gesetzes vom 13. April 1870, R.-G.-B. 56, ertheilt. (Später hat dieselbe die Wiener Unionbank von den Concessionären übernommen.) Mit der Concessionsertheilung sind gesetzlich folgende Begünstigungen verbunden, welche für die Ertragsfähigkeit des Unternehmens von Bedeutung sind. Die Bahn wird genießen: 1) Die Befreiung von der Einkommensteuer und der Entrichtung der Coupon-Stempelgebühren, sowie von jeder Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von 30 Jahren. 2) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und sonstigen Urkunden zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, sowie des Baus und der Instruirung der Bahn bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung. 3) Die Befreiung von Stempeln und Gebühren für die erste Ausgabe

der Actien und Prioritäts-Obligationen mit Einschluß der Interimsscheine sowie der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühren. 4) Das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der diesfälligen gesetzlichen Vorschriften. 5) Das Recht der Prioritäten-Emission zu $^3/_5$ vom Gesammt-Capitale. Die Bahn, in ihrer ganzen Ausdehnung von 25 Meilen mit wenigen Ausnahmen eine Thalbahn, durchschneidet das nördliche Mähren und das westliche Oesterreichisch-Schlesien.

Die ausführlichen Prospecte der Actienemission gaben einen Beweis, welche Conjuncturen in den Bereich der Speculation jetzt zugezogen werden, um die Capitalien heranzuführen. Ein Unternehmen sucht immer das andere zu überbieten. Bei alledem ist der Emissionscours solcher Papiere höchstens 63 % (Prioritäten wenige und 70), um, da die anderen Bahnprojecte möglichst gute Aussichten auf hohe Erträge machen, dadurch zuvorzukommen. Da ist die Prag-Duxer Bahn, welche das neuerschlossene Braunkohlenbecken von Dux, Bilin, Brüx mit einer Mächtigkeit von oft 16 Klaftern, wie man anpreist, hauptsächlich erhalten soll. Man behauptet, daß die Heizkraft dieser Kohle zu der der besten Steinkohle sich wie 7 : 9 verhält, während sich der Brennwerth der norddeutschen Braunkohle zur Steinkohle im günstigsten Falle wie 9 : 18 verhalte. Außerdem soll die Bahn eine Reihe von landwirthschaftlichen Productionsorten berühren in industrie- und volksreichen Gegenden, Zuckerfabriken, Brauereien, Dampfmühlen, Spiritusfabriken u. s. w. Obwohl daher ein anderes Unternehmen sich rühmte, nicht erst wie jenes einen Productionskreis sich bilden zu müssen, sondern ihn schon vollständig vorzufinden, so fand doch ein harter Kampf verschiedener Consortien statt, bevor die Concession am 25. Juni 1870 an die Gesellschaft ertheilt wurde, welche durch die anglo-österreichische Bank in Wien vertreten ist. Und doch erfolgte die Ausgabe der Actien im März 1871 nur mit 66 und der Prioritäten nur mit 71 Procent.

Außer diesen bereits zum Bau gelangten Bahnen sind noch eine Menge Projecte aufgetaucht, daß man dort nicht mit Unrecht sagte: „Bei uns regnet es Eisenbahnprojecte, von denen eines immer noch das andere an glänzenden Bedingungen und ausgezeichneten Aussichten der Rentabilität übertrifft.“ Die in mancher Woche fast täglich entstehenden Gründungs-Comités für allerhand Unternehmungen wurden früher bereits charakterisirt als eine Krankheit der Zeit, deren Hauptmoment die Sucht ist, reich zu werden, ohne besonders thätig zu sein.

Eine andere eigenthümliche mit den politischen Verhältnissen in Norddeutschland vielleicht zusammenhängende Erscheinung in den letzten

Jahren ist bei den braunschweigischen Bahnen hervorgetreten, die Absicht, diese Staatsbahnen, welche an den eventuellen Erben des Herzogthums übergehen würden, an Privatunternehmer zu verkaufen und den Ertrag in den Nutzen des Landes wo möglich zu verwenden. Es gab aber dabei mehrere Parteien, welche nicht leicht in Uebereinstimmung zu bringen waren und veranlaßten, daß die Entscheidung immer wieder hinausgeschoben werden mußte. Die braunschweigische Regierung legte der Landesversammlung am 12. November 1869 einen Kaufvertrag zur Genehmigung vor. Schon in der General-Direction der Eisenbahnen in Braunschweig waren entgegengesetzte Meinungen hervorgetreten, insofern ein Theil der Mitglieder derselben aus den Resultaten der Vergangenheit wenig günstige Resultate für die Zukunft entwickelte, das Separatvotum des andern Theils aber so hohe Rentabilität in Aussicht stellte, daß die Einnahme eine größere für die Staatskasse sein werde, als die jährliche Zahlung aus dem Kaufgeschäfte betrage. Bei den auf die Eisenbahnen noch zu machenden außerordentlichen Verwendungen gingen die beiden Ansichten soweit auseinander, daß die General-Direction 11—14 Millionen, das Separatvotum nur 2 Millionen für nothwendig hielt. Nach mehrfachen Verhandlungen mit der Regierung, welche namentlich nicht darauf eingehen wollte 6 Millionen Thaler auf die Städte Braunschweig, Wolfenbüttel und die 6 Kreise des Herzogthums nach Verhältniß der Grund-, Gewerbe- und Personalsteuern zu vertheilen, die einzelnen Beträge zu erhalten und nur deren jährliche Revenüen zu verwenden u. s. w., wurde mit 34 gegen 10 Stimmen beschlossen, den vorgelegten Kaufvertrag abzulehnen, aber die Erklärung abzugeben, daß die Versammlung bereit sei, in den Verkauf der Eisenbahnen im Wesentlichen auf Grund des der Proposition beiliegenden Vertrages vorbehaltlich mehrerer Bedingungen zu willigen, daß 1) die von der Versammlung zu dem Kaufcontract und dem Statutenentwurf noch zu beschließenden Abänderungs- und Zusatzanträge genehmigt werden; 2) ein Kaufconsortium, dem womöglich die Eisenbahngesellschaften (die Bergisch-Märkische und Berlin-Potsdam-Magdeburger) angehörten, welche unterm 27. und 28. December 1869 die vom herzoglichen Staatsministerium der Landesversammlung durch Schreiben vom 3. Januar 1870 mitgetheilten Kaufgebote abgegeben haben, sich entschlösse, neben der stipulirten 64jährigen Annuität von 875,000 Thlr. statt der gebotenen Zahlung von 10 Millionen Thalern eine solche von mindesten 11 Millionen Thlr. zu leisten, dabei der zu bildenden Actiengesellschaft 1 Million Thaler zu Bahnzwecken zu überweisen, ohne das Actiencapital über die Summe dieser

beiden Beträge zu erhöhen; 3) das Staatsministerium sich damit einverstanden erklärt, daß von der sofort zu zahlenden Summe der vier Millionen Thaler an die Kreise oder Communen des Landes zu gemeinnützigen Zwecken nach noch auf diesem Landtage festzustellenden Grundsätzen vertheilt und 1 Million Thaler zu Entschädigungen bei Abschaffung der Stolgebühren verwendet werden sollen; 4) ein besonderer Fonds gebildet wird, der nur zu bestimmten durch Verabredungen zwischen der herzoglichen Landesregierung und der Landesversammlung genau festzustellenden Ausgaben verwendet werden darf, und in Beziehung auf welchen Fonds Bestimmungen getroffen werden, wie solche in den §§. 216, 219—225 der neuen Landtagsordnung vom 12. October 1832 rücksichtlich des Vermögens der Stiftungen und des Kloster- und Studienfonds gegeben sind und herzogliche Landesregierung sich verpflichtet, noch während der Dauer des jetzigen Landtags eine Proposition, durch welche das eben gedachte Verhältniß geordnet wird, nebst den etwa erforderlichen Gesetzen zur verfassungsmäßigen Zustimmung vorzulegen.

Aber auch die preußische Regierung, bezüglich das Bundeskanzleramt hatte da auf Grund der norddeutschen Bundesverfassung (bald auch der deutschen Reichsverfassung) mitzureden und auch dieses stellte seine Bedingungen namentlich in Betreff des theilweise auszuübenden Oberaufsichtsrechtes in Betreff der Mitwirkung bei Tariffragen und des Baues der Bahn von Vienenburg nach Seesen. Sobald also die Braunschweigische Regierung die weiteren Schritte thun wollte, mußte erst diesen Forderungen genügt werden. Dies geschah auch, aber die Angelegenheit ist nur langsam fortgeschritten und noch nicht zu Ende geführt.

Nach dieser Abschweifung ist noch eine Reihe von Projecten, welche theilweise bereits in der Ausführung begriffen sind, zu erwähnen, bei denen das Bestreben der Staatsregierung hervorgetreten ist, bei den neuen Bahnen Verwaltungen eingerichtet zu sehen, welche ähnlich denen der Staatsverwaltung zusammengesetzt sind, und diese Bestimmungen bei Genehmigung der Concession in diese mit aufzunehmen. Unter den Projecten in Schlesien, die sich auch mehrten und unter anderen die Verbindungen zwischen Königsdorf-Jasterzemb im Rybniker Kreise mit der K. Ferdinands Nordbahn via Petrowitz beabsichtigten, ferner eine 45 Meilen lange Strecke von Czenstochau über Cosel-Troppau nach Trentschin, eine Bahn von Breslau nach Raudten, wozu noch die Bauausführungen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn von Liegnitz über Glogau nach Grünberg, von da mit Berührung von Küstrin, wie sie das Ministerium verlangte, nach Stettin, Wollin und Swinemünde kommen, — wurden bei einer Bahn besonders die neuen Anforderungen

des Staates in der Concession präcisirt, bei der der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft, preußische Abtheilung: Oels-Poln.-Wartenberg-Kempen-Podzamze, am 12. März 1870 mit Bestätigungs-Urkunde ertheilten Concession. Wenn die Anforderungen in Fällen, wo schwierige kostspielige Bauten, wie fortificatorische Anlagen bei Festungen, oder wo neue Erweiterungen, um der Concurrenz zu begegnen, nothwendig sind, weniger hochgespannt werden, namentlich an bereits bestehende gewährleistende Gesellschaften, so ist es doch sicher, daß Statuten für neue Gesellschaften in Zukunft mindestens die Vorschriften und Anforderungen enthalten werden, welche in das Statut der Breslau-Warschauer Bahn aufgenommen sind. Die Hauptpunkte aus dem Statut werden am Schluß mitgetheilt.*) Besonders hervorzuheben sind daraus die Bestimmungen über die Zusammensetzung der Direction im § 9 (Verhältniß der Gesellschaft zum Staate), nach denen die Qualification der ersten Directionsmitglieder zum Bau-Inspector, bezüglich zum Richteramte oder höheren Verwaltungs-Staatsdienste gefordert wird. Dazu kommt die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung sich zur Ausführung der Bestimmungen über die Benutzung der Eisenbahn zu militärischen Zwecken dem Bundesreglement vom 18. Juli 1868 für Beförderung von Truppen u. s. w. zu unterwerfen. Diese Bahn ist nun beinahe fertig, soweit sie auf preußischem Gebiet gebaut wird, aber mit der Fortsetzung auch auf russisch-polnischem Terrain hat es noch, wie es scheint, gute Wege. Dies ist sehr zu bedauern, da die Verbindung namentlich mit Lodź, dem polnischen Manchester, dieser Bahn erst den erwarteten Aufschwung ihres Verkehrs, wenn nicht überhaupt Lebensfähigkeit geben kann. Fürst Gortschakoff hatte auf die dahin zielenden Anträge durch die Gesandtschaften der rusischen Regierung nur die höfliche Antwort ertheilt, daß das russische Gouvernement geneigt sei, das Project Wierußow-Lodź-Warschau mit einer Zweigbahn Sieradz-Kalisch zu fördern. Ungeachtet dieser weiten Aussichten hat die kaum fertige Strecke schon ein Concurrenz-Project gefunden zum Bau einer Bahn Oels-Adelnau-Ostrowo-Kalisch-Lodź, welches jene, wie man in Warschau meinte, gar nicht alteriren sollte. Inzwischen hatte der amerikanische Consul Hoffmann in Warschau wenigstens die Erlaubniß zur Vornahme der Vorarbeiten erhalten, allerdings mit der ausdrücklichen Reserve, „daß jene Ermächtigung nicht als Anerkenntniß der projectirten Linie als einer nothwendigen, noch auch als Garantie für Verleihung der definitiven Concession zur Ausführung des Baues der Linie dienen

*) Beilage 5.

könne, und ebenso wenig ein Recht auf Rückerstattung der auf die Untersuchungs= und Vorarbeiten für das Project veranlaßten Kosten von Seiten des Staates verleihen sollte."

Was die oben erwähnte Organisation der Direction der Privatverwaltungen betrifft, so ist auch bei anderen Privatbahnen die Staatsregierung bei Genehmigung späterer Nachträge zu den Statuten derselben mit diesen Bestimmungen vorgegangen. So ist z. B. die Verwaltung der Rechte=Oder=Ufer=Bahn organisirt und bei der Breslau=Schweidnitz=Freiburger Bahn in Folge des neunten Nachtrages des Statuts eine anderweite Zusammensetzung des Directoriums erfolgt. Dasselbe wird nunmehr aus 5 unbesoldeten, aus dem Verwaltungsrathe von diesem gewählten und aus 3 besoldeten, dem letzteren nicht angehörenden Mitgliedern gebildet. Von den besoldeten Directoren müssen zwei die Befähigung für den höheren Verwaltungs= resp. Justizdienst, einer die Qualification zum Bau=Inspector besitzen.

Außer diesen Einrichtungen ist den Eisenbahnverwaltungen die Verpflichtung auferlegt, über den Stand ihres Vermögens alljährlich eine Bilanz zu veröffentlichen. Der Handelsminister hatte sich überhaupt in zwei Rescripten darüber ausgesprochen, in welcher Weise die Regierung das staatliche Aufsichtsrecht nach dem Bundesgesetze vom 11. Juni 1870 auffasse. Nach denselben entspringt dem gesetzlichen Aufsichtsrechte des Staates das Recht der Regierung, sich bei allen das Interesse des Staates und des Publicums nach ihrer Ansicht berührenden Verhandlungen und Berathungen der Gesellschaft und ihrer dieselbe nach außen und innen vertretenden Vorstände durch einen Commissarius vertreten zu lassen. Die Meinung, daß der Regierung dies Recht nur bezüglich der Sitzungen der Direction zustehe, widerspreche schon der Natur der Sache, da die staatlichen Interessen durch die Berathungen und Beschlüsse des über wichtige, das öffentliche Wohl tangirende Angelegenheiten beschließenden und der Direction vielfach vorgesetzten Verwaltungsrathes und der Generalversammlung der Actionäre nicht minder, sondern vielfach noch mehr berührt werden, als durch die Maßnahmen der Direction. Noch weniger finde jene Ansicht in den positiven gesetzlichen Bestimmungen einen Anhalt, insbesondere nicht in § 46 des Eisenbahngesetzes, welche Vorschrift nur ein Beispiel anführe. Zur Ausschließung des Staats=Commissarius von den Generalversammlungen hätte es einer ausdrücklichen positiven Vorschrift bedurft. Hieraus folge das weitere Recht für die Regierung, von den Privat=Eisenbahnverwaltungen die rechtzeitige Anzeige der bevorstehenden Sitzungen und Generalversammlungen zu fordern und zwar von allen

bevorstehenden Zusammenkünften, da die Privat-Verwaltungen nicht darüber zu entscheiden hätten, in welchen Fällen das staatliche Interesse die Anwesenheit eines Regierungs-Commissars erheische. Die Regierung müsse ferner den Anspruch auf Einsicht und Prüfung der Kassenbücher der Privat-Eisenbahnverwaltungen sich als einen Ausfluß des in den staatlichen Hoheitsrechten liegenden Oberaufsichtsrechts vindiciren. Dieses noch in § 46 des Eisenbahngesetzes ausdrücklich anerkannte jus supremae inspectionis dauere namentlich bezüglich der Eisenbahntarife, der Bahn- und Transport-Gelder und der in den Gesellschafts-Statuten vorgesehenen Rücklagen zu den Reserve- und Erneuerungsfonds noch jetzt fort und hätten die Eisenbahngesellschaften die ihnen nach § 34 des Eisenbahngesetzes zur Ermöglichung der Regulirung des Bahn- und Transportgeldes auferlegte Verpflichtung, über alle Theile ihrer Unternehmung genaue Rechnung zu führen, diese Rechnung auch jährlich der Regierung einzureichen, nach wie vor zu erfüllen. Hiermit hänge auch das Recht der Staatsregierung zusammen, jederzeit durch einen Commissarius Visitationen, Untersuchungen vornehmen und Informationen über die Geschäftsführung einziehen zu lassen. —

Um eine Erweiterung des Eisenbahnnetzes herbeizuführen, stellte das Ministerium Normen für die Gestaltung des secundären Eisenbahnwesens auf. Danach sind als secundäre Bahnen solche zu betrachten, welche nur dem localen Verkehre dienen und einen durchgehenden Verkehr zwischen Hauptbahnen nicht vermitteln. Ein wesentlicher Vortheil derselben besteht in der Billigkeit ihres Baues und ihres Betriebes. In den ministeriellen Aufstellungen werden drei Klassen solcher Bahnen unterschieden. Die erste Klasse hat normale Spurweite und schließt sich an Hauptbahnen an; sie kann ihren Verkehr auch auf die Hauptbahnen ausdehnen. Die zweite Klasse umfaßt diejenigen secundären Bahnen, welche bei normaler Spurweite ihres leichten Baues wegen keine größere Fahrgeschwindigkeit als 40 Minuten auf die Meile entwickeln dürfen. Sie scheiden sich in solche, auf denen die Betriebsmittel der Hauptbahnen cursiren können, und in solche, auf denen dies unzulässig ist. Zur letzteren Art gehören Hafenbahnen, Bergwerksbahnen, die an Flüssen oder Seen enden u. s. w. Die dritte Klasse der secundären Bahnen — mit schmaler Spurweite — wird in der Regel gar nicht mit Locomotiven befahren, umfaßt also hauptsächlich die Pferdebahnen.

### 33. Elsaß und Deutsch-Lothringen.

Eine bedeutende Erweiterung hat der Verkehr durch die in Folge der großen Siege der deutschen Armeen im deutsch-französischen Kriege

vollzogene Besitznahme von Elsaß und Deutsch-Lothringen erhalten, sowie einen großen Zuwachs an Eisenbahnen die Staatsverwaltung.

Zu dem nach dem Frieden von Frankfurt für 323 Millionen Francs Entschädigung an die französische Regierung, welche sich mit der französischen Ostbahn-Gesellschaft abzufinden hat, übernommenen Eisenbahnnetz*) wurde noch für $2^1/_2$ Millionen Francs durch Vertrag die Strecke Münster-Colmar angekauft. In Betreff der Vervollständigung der elsaß-lothringischen Bahnen folgen wir einer Darstellung der Straßburger Zeitung. Es heißt darin: „Schon unter französischer Herrschaft war die Vervollständigung und der innere Ausbau mit Rücksicht auf die Interessen des Localverkehrs als ein Bedürfniß anerkannt worden. Nach der Vereinigung der Provinz mit Deutschland und der Feststellung der neuen Grenze bleiben nicht nur die früheren Rücksichten geltend, sondern es traten noch neue Erwägungen in gleicher Richtung hinzu, theils strategischer Natur, theils auf der Zweckmäßigkeit fußend, die wichtigsten Städte des Landes möglichst direct und unabhängig von den französischen Linien durch Schienenwege mit einander zu verbinden. Die nächste Aufgabe wird die sein, die bereits im Bau begriffenen oder doch concedirten Localbahnen zur Vollendung zu bringen und das Reichskanzleramt hat demgemäß der belgischen Gesellschaft, welcher unter der französischen Herrschaft die betreffenden Concessionen ertheilt worden, bereitwillig die Erlaubniß zum Weiterbau ertheilt. Diese Linien, nämlich Saarburg-Saargemünd, Metz-Bolchen und Nancy-Chateau-Salins-Vic, sind Departementalbahnen und ihr Bau gründet sich auf Verträge der belgischen Gesellschaft mit den früheren französischen Departements Moselle, Meurthe und Niederrhein. Die Departements lieferten hiernach mit Unterstützung seitens des Staates der Gesellschaft Subventionen und behielten das Obereigenthum der Bahnen, während die Gesellschaft auf 99 Jahre das Recht der Exploitirung derselben erhielt. Da nun aber bei der neuen Ordnung der Dinge die früheren Departements der Mosel und der Meurthe zerrissen wurden, so entstand eine verwickelte Rechtslage sowohl hinsichtlich der Verpflichtungen der Departements, als auch der ihnen zustehenden Ansprüche an den Staat, die Gemeinden und Private. Es war überhaupt zweifelhaft, ob die Verträge und namentlich die Bestimmungen über die vom Staat und von den Departements zu leistende Beihilfe nach der Abtretung noch in Kraft blieben. Die Gesellschaft hatte zwar im October die Arbeiten wieder aufgenommen und während des Winters fortgesetzt, aber mit

*) Beilage 6.

Rücksicht auf die vorliegenden Rechtsschwierigkeiten einerseits und die Nothwendigkeit einer Beaufsichtigung andererseits schien es geboten, den Bau einstellen zu lassen, bis an höchster Stelle eine Entscheidung getroffen sei. Diese erfolgte durch eine Verfügung des Bundeskanzleramtes vom 11. Mai, nach welcher das jetzige Departement Deutsch-Lothringen hinsichtlich der Verpflichtung der Terrainlieferung für die Localbahnen der belgischen Gesellschaft an die Stelle der früheren Departements der Mosel und der Meurthe tritt. Zur definitiven Erledigung der Sache bedarf es natürlich noch einer Auseinandersetzung mit Frankreich.

Die belgische Gesellschaft, welche mittlerweile als „Société anonyme des chemins de fer de la Lorraine" ihren Sitz nach Metz verlegt hat, ist nunmehr im Stande, den Bau der erwähnten drei Linien energisch weiter zu führen. Zugleich beabsichtigt sie die Vervollständigung ihres Netzes durch Anlagen neuer Strecken, hinsichtlich deren sie zum Theil ein Vorzugsrecht besitzt. Natürlich wird sie sich bei diesem Ausbau nach den deutschen Interessen zu richten haben. Zunächst ist eine Verlängerung der Linie Metz-Bolchen bis zum Anschluß an das preußische Netz in Aussicht genommen. Ursprünglich sollte diese projectirte Bahn bei Saarlouis ausmünden, jedoch scheint es jetzt zweckmäßiger, sie nach Merzig zu richten, da auf diese Weise eine nähere Verbindung zwischen Köln und Metz hergestellt wird.

Ein zweites Project betrifft die Ausdehnung der Linie Nancy-Chateau-Salins bis Saaralb, wo sie in die Linie Saarburg-Sargemünd auslaufen würde. Es würde auf diese Weise eine wesentlich kürzere Verbindung zwischen Saarbrücken und Nancy hergestellt.

Wichtiger noch ist das dritte Project, nämlich die Erbauung einer Bahn von Remilly nach Berthelming an der Linie Saarburg-Saargemünd. Durch die Ausführung desselben würde ein möglichst directer Schienenweg zwischen Metz und Straßburg geschaffen und somit sowohl einem wirthschaftlichen wie einem militärischen Bedürfnisse abgeholfen.

Die Erlaubniß, die Vorarbeiten für die beiden letzteren Projecte zu beginnen, ist der Gesellschaft ertheilt worden, jedoch bleibt die Enscheidung der höchsten Behörden über die Ertheilung der Concession noch abzuwarten.

Auch für die beiden elsässischen Departements fehlt es nicht an Bahnprojecten, jedoch befinden sich dieselben erst in ihrem Anfangsstadium. Am weitesten vorgerückt ist der Plan, im Anschluß an die fertige, und jetzt von der deutschen Eisenbahnverwaltung angekaufte

Strecke Münster-Colmar eine Verbindung mit Neu-Breisach und dem Rheine herzustellen, welche ihre Verlängerung in der Linie Alt-Breisach-Freiburg finden würde. Die Stadt Colmar hat schon im Jahre 1869 die Concession dieser Linie und zugleich die Zusicherung einer Subvention erhalten. Auch existirt bereits aus demselben Jahre ein Vertrag zwischen Colmar einerseits und Alt-Breisach und Freiburg andererseits behufs gemeinschaftlicher Herstellung des Rheinüberganges. Man hoffte schon am 1. Juli dieses Jahres die Linie Colmar-Freiburg in Betrieb setzen zu können, aber durch den Ausbruch des Krieges wurden die Arbeiten auf der elsässischen Seite unterbrochen, während die Strecke Freiburg-Alt-Breisach mittlerweile fertig gestellt worden ist. Die finanziellen Verhältnisse der Stadt Colmar erlauben ihr gegenwärtig nicht mehr, den Bau zu übernehmen. Da aber die Nützlichkeit und Zweckmäßigkeit dieser die Vogesen mit dem Schwarzwald verbindenden Bahn allgemein anerkannt ist, so wird für die Ausführung derselben wohl ohne Zweifel auf andere Weise Sorge getragen werden."

Mit dem Reichslande werden ferner noch mancherlei Eisenbahn-Verbindungen herzustellen sein; vorläufig ist vom 1. August d. J. ab ein Transito-Tarif für alle Eisenbahnstationen in Elsaß und Deutsch-Lothringen über Weißenburg eingeführt, in welchem die Frachtsätze um den Betrag der halben Expeditionsgebühr ermäßigt sind und womit alle früheren Beschränkungen des Güterverkehrs aufgehoben sind. Dieser Tarif, in welchem über hundert Stationen aufgenommen sind, zeichnet sich durch seine Einfachheit besonders aus; auf kaum zwei Seiten sind alle Grundsätze für die Frachterhebung enthalten, aber sämmtliche Tarifsätze sind noch in französischem Gelde ausgedrückt, wogegen die Namen der Stationen deutsch lauten.

Auch hat man an die zwischen Berlin und Frankfurt am Main über Magdeburg, Kreiensen und Kassel cursirenden Züge für Reisende einen directen Anschluß durch Errichtung von Zügen hergestellt, welche ohne Wagenwechsel von Frankfurt über Mainz, Worms, Ludwigshafen, Weißenburg, Straßburg, Mühlhausen i. E. nach Basel durchgehen und mit denen directe Billets und directe Expedirung des Reisegepäcks zwischen Berlin, Magdeburg, Hamburg, Bremen, Harburg, Hannover, Kassel, Marburg, Gießen und Bad Nauheim einerseits und Straßburg, Mühlhausen und Basel andrerseits eingeführt sind.

Der Verkehr wird mit dem Reichslande, sobald weitere Verbindungen hergestellt sind, ein sehr lebhafter werden, wie man sich überzeugt, wenn man einen Blick auf Industrie und Berg- und Hüttenwesen wirft. Es sind nach der Zusammenstellung in einem belgischen Blatte zu Deutsch-

land getreten 25 Hohöfen mit einer Production von 205,000 Tonnen Roheisen, Gruben mit 500,000 Tonnen Eisensteinförderung; 14 Walzwerke schaffen 127,000 Tonnen Walzeisen, wogegen die preußischen Hohöfen 1867 915,117 Tonnen Roheisen, die sächsischen, württembergischen, bayerischen und badischen 66,000 Tonnen producirten. Die Hohöfen der Mosel liefern billiger, sie sind durch Reichthum des Eisensteines gut situirt. Das Kohlenbecken der Mosel ist die Fortsetzung des Saarbrücker und liefert reichliche Ausbeute. Außer der Eisen-Industrie ist namentlich Elsaß durch Kattundruckerei, Anilin- und Glas-Fabrikation, Färbereien ausgezeichnet, die bedeutendsten Fabrikanten und Ingenieure sind Deutsche. Im Elsaß sind, nach Mittheilungen in den Grenzboten, mehr Baumwollenspinnereien, als in ganz Frankreich. Straßburg speciell besitzt Gold- und Silberwaaren-, Uhren-, Buntpapierfabriken und 55 Brauereien, welche einen großen Theil von Frankreich versorgten; während in Lothringen, namentlich in Metz, Wollzeuge-, Kautschuk-, Posamentierwaaren-, Waffen-Fabriken zu finden sind, sowie Anstalten für Glasmalerei und Feinstickerei.

So blüht auch dem Eisenbahnwesen Deutschlands ein aussichtsvoller Verkehr, der bald in dem Austausche der Produkte den Austausch der Gedanken, die Vermischung der beiderseitigen Elemente und die Verschwisterung der Einwohner der neuen Landestheile mit dem alten Vaterlande befördern, die Anhänglichkeit an dieses dort bald erwecken und befestigen wird, und somit werden die Eisenbahnen auch ihrerseits hier wieder in ihrer culturfördernden Stellung die Aufgabe des Reiches und seiner Regierung mit lösen helfen. Es wird in diesem Falle, wie in allen übrigen Lebensfragen die große und einzig dastehende Bestimmung des Eisenbahnwesens hervortreten und Frieden, Einigung und Einigkeit, Wohlfahrt in jeglicher Lebensstellung schaffen und erhalten helfen und diese Hilfe wird auch dem deutschen Reiche ein weiteres Emporsteigen ermöglichen und das deutsche Volk wird, wie es verdient, die erste der Nationen des Erdballs bleiben.

## 34. Jubiläen. Schluß.

Ehe wir diese Geschichte schließen, haben wir noch der Ehrentage zu gedenken, welche mehrere Eisenbahuen bereits im Laufe des vergangenen Jahrzehnts und der Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im gegenwärtigen Jahre gefeiert haben.

Es ist einmal das Jahrhundert der Jubiläen, warum sollten die Culturstätten der letzten Jahrzehnte, die Träger der neuen Zeit, des

Fortschrittes der Industrie, des Sieges über Zeit und Ort nicht ebenfalls unter dem Beifall der Zeitgenossen den glücklichen Verlauf ihrer Unternehmungen am Ende eines Zeitabschnittes feiern! So haben die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft im Jahre 1867 mit einer Dotation an die Beamten und einer Jubelschrift (von Honigmann und Simson), die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn 1869 die Feier ihres 25jährigen Bestehens, letztere in Liegnitz, begangen. In Wien wurde dem Begründer der K. Ferdinands-Nordbahn, dem Freiherrn von Rothschild im Wiener Bahnhofe eine Statue unter entsprechenden Feierlichkeiten gesetzt und die pfälzischen Bahnen feierten mit ihrer Vereinigung das Jubiläum ihres verdienten Directors. Außerdem wurden bei der Leipzig-Dresdener, Berlin-Anhaltischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Thüringischen, Rheinischen Bahn u. a. ebenfalls Jubelfeste gefeiert.

Am 14. bis 16. August d. J. vereinigten sich die Mitglieder des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin, um bei Gelegenheit der Generalversammlung die Feier des fünfundzwanzigjährigen Bestehens desselben zu begehen. Die Versammlung, in welcher wie seit vielen Jahren wieder Geheimer Regierungsrath Fournier den Vorsitz führte, wurde von dem Handelsminister Grafen von Itzenplitz im Sitzungssaale des Reichstages begrüßt. „Es gereicht mir zur hohen Freude", sagte u. A. der Herr Minister (nach Zeitungsberichten), „die Versammlung in diesen Räumen begrüßen zu dürfen. Von der Wichtigkeit des vorliegenden Gegenstandes zu sprechen, scheint mir überflüssig; denn die Eisenbahnen sind als die Grundlagen des öffentlichen Verkehres von der größten Wichtigkeit für die Entwickelung der Volkswirthschaft; auch kann es nicht darauf ankommen, darüber zu sprechen, was die Eisenbahnen bisher geleistet haben, sondern was die Versammlung thun wolle, um das, was sie geleistet, noch zu vervollkommnen und zu fördern. Wirft man einen Blick auf die Vorlagen und auf die Anträge, die eingebracht sind, so kann man wohl die Hoffnung aussprechen, daß die Verhandlungen zum Segen des Landes ausfallen werden ...."

„Die ungeheuren Leistungen, die den Eisenbahnen in dem letzten Jahre zugemuthet waren, haben naturgemäß eine übermäßige Anstrengung des Personals und des Materials mit sich gebracht. Es ist Ihnen ja bekannt genug, meine Herren, wie das Personal oft hat übermäßig angestrengt werden müssen, um den Anforderungen zu genügen; Sie wissen es, wie viele tüchtige Beamte durch die übermäßige Anstrengung Krankheiten und Schwächen sich zugezogen haben. Sie wissen es ebenso, daß das Material übermäßig hat in Anspruch genommen werden müssen, und daß die nöthigen Reparaturen und Revisionen nicht immer

so haben erfolgen können, wie es in ruhigeren Zeiten geschehen wäre. Davon ist nun allerdings der natürliche, aber nicht erfreuliche Erfolg der gewesen, daß wir Unglücksfälle erlebt haben, die gewiß unser Aller Herzen schmerzlich berührt haben, und daß die alte Regelmäßigkeit der Züge nicht immer so eingehalten werden konnte, wie es wünschenswerth war. Lassen Sie mich die Hoffnung aussprechen, meine Herren, daß auch diese Versammlung dazu beitragen wird, daß wir künftig so traurige Unfälle nicht wieder erleben, und daß die alte Regelmäßigkeit, die, wie ich wohl sagen kann, allgemein anerkannt war, in jeder Beziehung bald wieder hergestellt werden könne."

Ein von Sr. Excellenz verlesenes Schreiben, welches von Sr. Majestät dem Kaiser eingegangen war, lautete wie folgt:

„Zu meinem Bedauern gestatten die Verhältnisse Mir nicht, in den Tagen vom 14. bis 17. August, an welchen der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen in Meiner Haupt- und Residenzstadt seine diesjährige Generalversammlung abhält und gleichzeitig das 25 jährige Bestehen des Vereins festlich begeht, in Berlin anwesend zu sein. Ich muß es Mir daher versagen, die Abgeordneten der vereinigten Eisenbahnverwaltungen persönlich zu empfangen und zu begrüßen. Es ist Mir aber Bedürfniß, dem Verein es auszusprechen, daß Ich stets mit lebhaftem Interesse seinem Streben, durch einheitliches Zusammenwirken die Nutzbarkeit der Schienenstraßen für den Verkehr zu erhöhen, gefolgt bin und die Leistungen, welche in den Zeiten des Friedens mächtig zur Hebung des Nationalwohlstandes beigetragen und in der jüngst verflossenen verhängnißvollen Zeit des Krieges die Bewegungen des Heeres kräftig unterstützt haben, gern anerkenne. Möchten die löblichen Bestrebungen des Vereins, durch feste Organisation und zweckdienliche Einrichtungen des Eisenbahnbetriebes, Handel und Industrie zu fördern und zu beleben, zum Segen der Länder und Völker auch ferner von Erfolg gekrönt sein.

Homburg v. d. H., den 9. August 1871. Wilhelm.

An den Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen."

Der Vorsitzende dankte dem Minister für seine freundlichen Begrüßungsworte, gab die Versicherung, daß die Eisenbahnverwaltungen es als ihr höchstes Ziel ansehen werden, Alles nach den Bestimmungen, wie sie vorliegen, bestens einzurichten, wie es die Sicherheit, wie es der allgemeine Wunsch und am Ende auch das Recht fordert. Das verlesene Allerhöchste Schreiben erwiderte derselbe durch ein Hoch auf Se. Majestät den Deutschen Kaiser, in welches die Versammlung dreimal lebhaft einstimmte.

Hierauf wurden in dreitägigen Sitzungen die Vorlagen erledigt,

bestehend hauptsächlich in dem Vortrage des Verwaltungsberichts, in kurzen Discussionen über Anträge betreffend die Feststellung allgemeiner Grundsätze einer rationellen Güter-Classification, zu deren Berathung eine Commission ernannt wurde; die Annahme des Bundes-Betriebsreglements statt der bisherigen Vereinsreglements, Anträge betreffend Auslegung einiger Paragraphen des Reglements, Einrichtung eines statistischen Centralbüreaus für den Verein (die Prüfung dieses Antrages wurde der Classifications-Commission übertragen), Abänderung des Vereinsregulativs für die gegenseitige Wagenbenutzung. Es folgten dann noch Berathungen über Wagenbestandtheile, über Bau- und Betriebs-Einrichtungen, welche die Techniker-Versammlung zu Hamburg berathen hatte, namentlich die Anwendung des Metermaßes betreffend, über die Grundzüge für die Anlagen secundärer Eisenbahnen, Berichte über die Organe des Vereins. Die geschäftsführende Direction wurde dann auf die nächsten zwei Jahre wiedergewählt; Vorschläge derselben über den Ort der nächsten Versammlung sollen der außerordentlichen Generalversammlung unterbreitet werden.

Blicken wir auf die zurückgelegten 25 Jahre des Vereins und auf die $3\frac{1}{2}$ Jahrzehnte des Bestehens der Eisenbahnen in Deutschland zurück, so finden wir, wie nach den mannigfachsten Hindernissen und nachdem die ersten Schwierigkeiten überwunden sind, im ganzen Deutschland bald früher bald später die unaufhaltsam fortschreitende Ausdehnung des Eisenbahnnetzes erfolgte; Staatsregierungen und Völker abwechselnd tragen das Ihrige dazu bei, die Unternehmungen zu fördern, jene durch Garantien, Subventionen oder Bauten, diese durch ihre Capitalien und Ersparnisse, Arbeiten und Erfindungen. Der mächtige Einfluß auf das Erblühen des Handels, der Industrie, des Berg- und Hüttenwesens, der Finanzen, überhaupt des Nationalwohlstandes nimmt immer mehr zu, die Erfindungen im Maschinen- und Fabrikenwesen, die Entdeckungen der unterirdischen Schätze mehren sich und ihre Verwerthung ist fortdauernd in Zunahme begriffen. Die Production steigert sich in den verschiedensten Richtungen, wie die Erwerbsfähigkeit, ihnen gleicht die Consumtion. Auf Krieg und Frieden übt das Eisenbahnwesen den wohlthätigsten, oft entscheidenden Einfluß, es kürzte jenen ab und unterstützte ihn, es vergrößert die Hoffnung auf Erhaltung des Friedens.

Und so stimmen wir ein in den Schluß des Toastes, welchen Graf Beust bei der vorletzten Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in Wien ausbrachte, worin er sagte: „Meine Herren! Ich erblicke in der fortschreitenden Vervollkommnung und Erweiterung des Eisenbahnwesens noch etwas Anderes und nicht weniger Werthvolles als

die Verbürgung des Friedens. Wie oft haben zaghafte Geister bei dem Entstehen der Eisenbahnen Weherufe vernehmen lassen über die Verbreitung der revolutionären Ideen! Wer unbefangenen Blickes die Dinge betrachtet, wird anderer Meinung sein. Er wird erkennen, daß das Eisenbahnwesen ein conservatives Element ist, in dem Sinne, daß es dazu beiträgt, dem durch die Zeit gebotenen Fortschritt den Charakter der Stätigkeit und der Mäßigung aufzuprägen. Wohl verfügen auch die Parteien des gewaltsamen Umsturzes über die Eisenbahnen, aber weitaus überwiegend ist die Macht, welche dem nüchternen und besonnenen Theil der Bevölkerung daraus erwächst, daß eben dieser zur politischen Trägheit geneigte Theil des Volkes durch den stäten und lebhaften Verkehr der Nationen zur Regsamkeit angetrieben und empfänglich gemacht wird für die Wohlthaten eines ruhig entwickelnden und erhaltenden Verfassungslebens. Und darf ich es wagen, mich auf das Gebiet der Vergleiche zu begeben, so sehe ich in dem Eisenbahnzuge selbst das Bild dieses öffentlichen Lebens. Unaufhaltsam bewegt sich der Zug vorwärts und kommt zur rechten Stunde an seinem Ziele an, weil die Kraft, die ihn treibt, eine wohl bemessene ist und er im sicheren Geleise bleibt. So auch kommt der Zug der öffentlichen Meinung zur rechten Zeit an sein Ziel, wenn er sich im festen Geleise der Verfassung und nach dem strengen Regulativ des Gesetzes bewegt. Verspätungen kommen mitunter vor, Sie werden uns bezeugen, meine Herren, daß es mit dem besten Willen nicht immer möglich ist, sie zu vermeiden. So ist denn der Toast, den ich ausbringe, der: „Hoch der stätige und gemessene Fortschritt! Hoch Alle, die ihn vermitteln helfen! Hoch die geehrten Mitglieder des Eisenbahn-Congresses! Sie leben hoch!"

---

# Beilagen.

Nr. 1. Aus der Gesetzsammlung für die Königlich Preußischen Staaten Nr. 35 für 1838. Ausgegeben zu Berlin den 24. November 1838. Nr. 1947.

**Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen. Vom 3. November 1838.**

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen 2c. 2c.

haben für nöthig erachtet, über die Eisenbahn-Unternehmungen und insbesondere über die Verhältnisse der Eisenbahn-Gesellschaften zum Staate und zum Publicum, allgemeine Bestimmungen zu treffen, und verordnen demnach auf den Antrag Unseres Staatsministeriums und nach erfordertem Gutachten Unseres Staats-Raths, wie folgt:

§ 1. Jede Gesellschaft, welche die Anlegung einer Eisenbahn beabsichtigt, hat sich an das Handelsministerium zu wenden, und demselben die Hauptpunkte der Bahnlinie, sowie die Größe des zu der Unternehmung bestimmten Actien-Capitals genau anzugeben. Findet sich gegen die Unternehmung im Allgemeinen nichts zu erinnern, so ist der Plan derselben nach den bereits ertheilten und künftig etwa noch zu erlassenden Instructionen einer sorgfältigen Prüfung zu unterwerfen. Wird in Folge dieser Prüfung Unsere landesherrliche Genehmigung ertheilt, so hat das Handelsministerium, unter Eröffnung der etwa nöthig befundenen besonderen Bedingungen und Maßgaben, eine Frist festzusetzen, binnen welcher der Nachweis zu führen ist, daß das bestimmte Actien-Capital gezeichnet und die Gesellschaft, nach einem unter den Actienzeichnern vereinbarten Statute, wirklich zusammen getreten sei.

§ 2. Hinsichtlich der Actien und der Verpflichtungen der Actienzeichner finden folgende Grundsätze Anwendung:

1) die Actien dürfen auf den Inhaber gestellt werden und sind stempelfrei;

2) die Ausgabe der Actien darf vor Einzahlung des ganzen Nominalbetrags derselben nicht erfolgen, und eben so wenig die Ertheilung auf den Inhaber gestellter Promessen, Interimsscheine 2c. Ueber Partial-Zahlungen dürfen nur Quittungen, auf den Namen lautend, ertheilt werden;

3) der Zeichner der Actie ist für die Einzahlung von 40 Procent des Nominalbetrages der Actie unbedingt verhaftet; von dieser Verpflichtung kann derselbe weder durch Uebertragung seines Anrechts auf einen Dritten sich befreien, noch Seitens der Gesellschaft entbunden werden. Für den Fall, daß die ausgeschriebenen Partial-Zahlungen in Rückstand bleiben, ist die Bestimmung von Conventionalstrafen, ohne Rücksicht auf die sonst hinsichtlich deren Höhe gesetzlich bestehenden Beschränkungen, zulässig;

4) nach Einzahlung von 40 Procent hat die Gesellschaft, wenn der ursprüngliche Zeichner der Actie sein Anrecht auf einen Andern übertragen hat, die Wahl, ob sie
   a) den ursprünglichen Zeichner seiner Verpflichtung entlassen und sich lediglich an den Cessionar halten, oder
   b) der Abtretung ungeachtet, den ursprünglichen Zeichner noch ferner in Anspruch nehmen will, in welchem Fall die Gesellschaft gegen den Cessionar keinen Anspruch hat.

Der hierüber von dem Vorstande der Gesellschaft zu fassende Beschluß ist beim Ausschreiben der nächsten Partial-Zahlung bekannt zu machen.

5) Bei jeder folgenden Cession treten dieselben Bestimmungen ein, welche unter 4. für die erste gegeben worden sind.

6) Wenn nach Einzahlung von 40 Procent die ferneren Partial-Zahlungen nicht eingehen, so ist die Gesellschaft berechtigt, entweder
   a) den Zahlungspflichtigen weiter in Anspruch zu nehmen, oder
   b) denselben, unter Aufhebung seiner Verpflichtung gegen die Gesellschaft, des bereits Gezahlten und aller Rechte aus den bisherigen Zahlungen verlustig zu erklären. Bis zu dem Betrage, mit welchem die auf diese Weise ausscheidenden Interessenten betheiligt waren, dürfen neue Actienzeichnungen zugelassen werden.

§ 3. Das Statut ist zu Unserer landesherrlichen Bestätigung ein-

zureichen; es muß jedoch zuvor der Bauplan im Wesentlichen festgestellt worden sein.

So lange die Bestätigung nicht erfolgt ist, bestimmen sich die Verhältnisse der Gesellschaft und ihrer Vertreter nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über Gesellschafts- und Mandats-Verträge. Mittelst der Bestätigung des Statuts, welches durch die Gesetzsammlung zu publiciren ist, werden der Gesellschaft die Rechte einer Corporation oder einer anonymen Gesellschaft ertheilt.

§ 4. Die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte wird dem Handelsministerium vorbehalten, eben so sind die Verhältnisse der Construction, sowohl der Bahn als der anzuwendenden Fahrzeuge, an diese Genehmigung gebunden. Alle Vorarbeiten zur Begründung der Genehmigung hat die Gesellschaft auf ihre Kosten zu beschaffen.

§ 5. Die Anlage von Zweigbahnen kann eben so, wie die von neuen Eisenbahnen überhaupt nur mit Unserer landesherrlichen Genehmigung stattfinden.

§ 6. Zur Emission von Actien über die ursprünglich festgesetzte Zahl hinaus ist Unsere Genehmigung nothwendig. Die Aufnahme von Geldbarlehnen (womit der Kauf auf Credit nicht gleichgestellt werden soll) bedarf der Zustimmung des Handelsministeriums, welches dieselbe an die Bedingung eines festzustellenden Zins- und Tilgungsfonds zu knüpfen befugt ist.

§ 7. Die Gesellschaft ist befugt, die für das Unternehmen erforderlichen Grundstücke ohne Genehmigung einer Staatsbehörde zu erwerben; zur Gültigkeit der Veräußerung von Grundstücken ist jedoch die Genehmigung der Regierung nöthig.

§ 8. Für den Fall, daß über den Erwerb der für die Bahn-Anlage nothwendigen Grundstücke eine Einigung mit den Grundbesitzern nicht zu Stande kommt, wird der Gesellschaft das Recht zur Expropriation, welchem auch die Nutzungsberechtigten unterworfen sind, verliehen.

Dasselbe erstreckt sich insonderheit:

1) auf den zu der Bahn selbst erforderlichen Grund und Boden;
2) auf den zu den nöthigen Ausweichungen erforderlichen Raum;
3) auf den Raum zur Unterbringung der Erde und des Schuttes rc., bei Einschnitten, Tunnels und Abtragungen;
4) auf den Raum für die Bahnhöfe, die Aufseher- und Wärterhäuser, die Wasserstationen und längs der Bahn zu errichtenden Kohlenbehältnisse zur Versorgung der Dampfmaschinen, und

5) überhaupt auf den Grund und Boden für alle sonstigen Anlagen, welche zu dem Behufe, damit die Bahn als eine öffentliche Straße zur allgemeinen Benutzung dienen könne, nöthig oder in Folge der Bahn-Anlage im öffentlichen Interesse erforderlich sind.

Die Entscheidung darüber, welche Grundstücke für die obigen Zwecke (Nr. 1—5.) in Anspruch zu nehmen sind, steht in jedem einzelnen Falle der Regierung, mit Vorbehalt des Recurses an das Ministerium, zu. Dagegen ist das Expropriationsrecht auf solche Anlagen nicht auszudehnen, welche, wie Waaren-Magazine und dergleichen, nicht den unter Nr. 5 gedachten allgemeinen Zweck, sondern nur das Privat-Interesse der Gesellschaft angehen.

§ 9. Außer dem Expropriationsrechte wird der Gesellschaft auch das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke Behufs der Einrichtung von Interims-Wegen, der Materialien-Gewinnung ꝛc., ebenso, wie es bei der Anlegung und Unterhaltung von Kunststraßen dem Staate zusteht, eingeräumt. In welchem Umfange dieses Recht nach den, in den verschiedenen Landestheilen bestehenden Vorschriften geltend zu machen, und welche Grundstücke dabei in Anspruch zu nehmen sind, hat die Regierung, vorbehaltlich des Recurses an das Handelsministerium, zu bestimmen. Jedoch ist überall das Ausgraben von Erde zur Ziegelfabrikation und von Feldsteinen, sowie die Eröffnung von Steinbrüchen und die Benutzung schon vorhandener Steinbrüche in den durch gegenwärtigen Paragraphen den Gesellschaften beigelegten Befugnissen nicht enthalten.

§ 10. Wenn die Gesellschaft ein benachbartes Grundstück zur Unterbringung der Erde und des Schuttes in Anspruch genommen hat (§ 8. Nr. 3.), so soll, nachdem dieser Zweck vollständig erreicht ist, der Eigenthümer die Wahl haben, dieses Grundstück (nach § 8.) der Gesellschaft fortwährend zu überlassen, oder (nach § 9.) gegen Ersatz der Werthsverminderung zurückzunehmen. Sollte jedoch der fortwährende Besitz desselben der Gesellschaft für die Sicherheit der Bahn nöthig sein, so fällt der Anspruch des Eigenthümers auf Rückgabe hinweg.

§ 11. Die Expropriation erfolgt in denjenigen Landestheilen, wo das Allgemeine Landrecht in Kraft ist, nach Vorschrift der §§ 8—11. Theil I. Titel 11.

Die Regierung ernennt die Taxatoren und leitet das Abschätzungsverfahren unter Zuziehung beider Theile. Der Eigenthümer ist verpflichtet, gegen Empfang oder gerichtliche Deposition des Taxwerths,

das Grundstück der Gesellschaft zu übergeben und wird nöthigen Falls von der Regierung hierzu angehalten.

Der Eigenthümer kann, wenn er mit der Schätzung der Taxatoren nicht zufrieden ist, auf richterliche Entscheidung über den Werth antragen. Der Gesellschaft steht ein solches Recht nicht zu.

In der Rheinprovinz, soweit das Allgemeine Landrecht daselbst nicht in Kraft ist, erfolgt die Ausübung des Expropriationsrechts (§ 8.) und die Feststellung der Entschädigungen nach den für die Expropriation dort geltenden Bestimmungen.

§ 12. Wenn bei der Entschädigung, außer dem Eigenthümer, auch Realberechtigte in Betracht kommen, so hängt es von dem Ermessen der Regierung ab, ob die Entschädigungssumme gerichtlich deponirt, oder ob dafür Caution gestellt werden soll, in welchem letzten Fall die Gesellschaft, vom Zeitpunkt der Uebergabe an, landesübliche Zinsen zu zahlen hat.

§ 13. Für die vorübergehende Benutzung von Grundstücken (§ 9.) ist die Entschädigung in gleicher Art, wie bei der Expropriation (§ 11.), zu bestimmen. Es kann aber für deren Gewährung die Bestellung einer angemessenen Caution verlangt werden, in welchem Falle die Regierung die Sache interimistisch zu reguliren hat.

§ 14. Außer der Geldentschädigung ist die Gesellschaft auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorfluths-Anlagen ꝛc. nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden.

Entsteht die Nothwendigkeit solcher Anlagen erst nach Eröffnung der Bahn durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung, so ist die Gesellschaft zwar auch zu deren Einrichtung und Unterhaltung verpflichtet, jedoch nur auf Kosten der dabei interessirten Grundbesitzer, welche deshalb auf Verlangen der Gesellschaft Caution zu bestellen haben.

§ 15. Bei der Zahlung der Geldvergütungen für Grundstücke, welche (nach § 8.) der Expropriation unterworfen sind, ohne Unterschied, ob die Veräußerung selbst durch Expropriation oder durch freien Vertrag bewirkt wird, kommen die, für den Chausseebau in den verschiedenen Landestheilen hierüber bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung, auch sollen die dabei vorkommenden Verhandlungen stempel- und sportelfrei erfolgen.

§ 16. Hat die Gesellschaft ein (nach § 8.) der Expropriation unterworfenes Grundstück, sei es durch Expropriation oder durch freien Vertrag erworben, so soll für dasselbe ein Anspruch sowohl auf Wiederkauf, als auf Vorkauf eintreten, wenn in der Folge entweder die Anlage dieser Eisenbahn aufgegeben oder das Grundstück zu ihren Zwecken entbehrlich wird.

§ 17. Den Anspruch auf Wiederkauf und Vorkauf hat der zeitige Eigenthümer des durch den ursprünglichen Erwerb (§ 16.) verkleinerten Grundstücks.

§ 18. Den Wiederkauf kann dieser Eigenthümer in solchem Fall zu jeder Zeit geltend machen; bestreitet die Gesellschaft das Dasein der im §. 16. bestimmten Bedingungen, so tritt richterliche Entscheidung ein. Die Gesellschaft kann von ihrer Seite den Eigenthümer auffordern, sich über die Ausübung dieses Rechts zu erklären, und er verliert dasselbe, wenn er nicht binnen zwei Monaten diese Erklärung abgiebt. Bei dem Wiederkauf zahlt der Eigenthümer den ursprünglichen Kaufpreis, nach Abzug der durch die bisherige Benutzung in dem Grundstück entstandenen Werthsverminderung. Dagegen kann die Gesellschaft keine Verbesserungen in Anrechnung bringen, wohl aber die von ihr auf diesem Boden etwa errichteten Gebäude oder andere Anlagen hinwegnehmen.

§ 19. Der Vorkauf tritt ein, wenn die Gesellschaft das entbehrlich gewordene Grundstück anderweit zu verkaufen Gelegenheit findet. Sie hat diese Absicht, sowie den angebotenen Kaufpreis dem nach § 17. berechtigten Eigenthümer anzuzeigen, welcher sein Vorkaufsrecht verliert, wenn er sich nicht binnen zwei Monaten darüber erklärt. Unterläßt die Gesellschaft die Anzeige, so kann der Berechtigte seinen Anspruch gegen jeden Besitzer geltend machen.

§ 20. Für alle Entschädigungs-Ansprüche, welche in Folge der Bahn-Anlage an den Staat gemacht, und entweder von der Gesellschaft selbst anerkannt, oder unter ihrer Zuziehung richterlich festgestellt werden, ist die Gesellschaft verpflichtet.

§ 21. Das Handelsministerium wird nach vorgängiger Vernehmung der Gesellschaft die Fristen bestimmen, in welchen die Anlage fortschreiten und vollendet werden soll, und kann für deren Einhaltung sich Bürgschaften stellen lassen. Im Falle der Nichtvollendung binnen der bestimmten Zeit bleibt vorbehalten, die Anlage, so wie sie liegt, für Rechnung der Gesellschaft unter der Bedingung zur öffentlichen Versteigerung zu bringen, daß dieselbe von den Ankäufern ausgeführt werde. Es muß jedoch dem Antrage auf Versteigerung die Bestimmung einer

schließlichen Frist von sechs Monaten zur Vollendung der Bahn vorangehen.

§ 22. Die Bahn darf dem Verkehr nicht eher eröffnet werden, als, nach vorgängiger Revision der Anlage, von der Regierung die Genehmigung dazu ertheilt worden.

§ 23. Die Handhabung der Bahnpolizei wird, nach einem darüber von dem Handelsministerium zu erlassenden Reglement, der Gesellschaft übertragen. Das Reglement wird zugleich das Verhältniß der mit diesem Geschäft beauftragten Beamten der Gesellschaft näher festsetzen.

§ 24. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn nebst den Transport-Anstalten fortwährend in solchem Stande zu erhalten, daß die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne, sie kann hierzu im Verwaltungswege angehalten werden.

§ 25. Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn, an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen, entsteht und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schade entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten, oder durch einen unabwendbaren äußern Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadenersatz befreiender, Zufall nicht zu betrachten.

§ 26. Für die ersten drei Jahre nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden 1. Januar wird, vorbehaltlich der Bestimmungen des § 45., der Gesellschaft das Recht zugestanden, ohne Zulassung eines Concurrenten, den Transportbetrieb allein zu unternehmen und die Preise sowohl für den Personen- als für den Waarentransport nach ihrem Ermessen zu bestimmen. Die Gesellschaft muß jedoch

1) den angenommenen Tarif beim Beginn des Transportbetriebes und die späteren Aenderungen sofort bei deren Eintritt, im Falle der Erhöhung aber sechs Wochen vor Anwendung derselben, der Regierung anzeigen und öffentlich bekannt machen, und
2) für die angesetzten Preise alle zur Fortschaffung aufgegebene Waaren, ohne Unterschied der Interessenten, befördern, mit Ausnahme solcher Waaren, deren Transport auf der Bahn durch das Bahn-Reglement oder sonst polizeilich für unzuläßig erklärt ist.

§ 27. Nach Ablauf der ersten drei Jahre können, zum Transportbetriebe auf der Bahn, außer der Gesellschaft selbst, auch Andere, gegen Entrichtung des Bahngeldes oder der zu regulirenden Vergütung (§§ 28—31. vergl. mit § 45.), die Befugniß erlangen, wenn das Handelsministerium, nach Prüfung aller Verhältnisse, angemessen findet, denselben eine Concession zu ertheilen.

§ 28. Auf solche Concurrenten sind, in Ansehung der Bahn-Polizei, der guten Erhaltung ihrer Anstalten, sowie der Verpflichtung zum Schadenersatz dieselben Bestimmungen anzuwenden, welche in den §§ 23. 24. 25. für die ursprüngliche Gesellschaft gegeben sind.

§ 29. Die Höhe des Bahngeldes, zu dessen Forderung die Gesellschaft, in Ermangelung gütlicher Einigung mit den Transport-Unternehmern, berechtigt ist, wird in der Art festgesetzt, daß durch dessen Entrichtung, unter Zugrundelegung der wirklichen Erträge aus den letztverflossenen Jahren,

1) die Kosten der Unterhaltung und Verwaltung der Bahn nebst Zubehör (mit Ausschluß der das Transport-Unternehmen angehenden Betriebs- und Verwaltungskosten) bestritten,
2) der statutenmäßige Beitrag zur Ansammlung eines Reservefonds für außergewöhnliche, die Bahn und Zubehör betreffende Ausgaben aufgebracht,
3) die von der Gesellschaft zu übernehmenden Lasten (einschließlich der im § 38. gedachten) gedeckt werden können; woneben außerdem
4) der Gesellschaft an Zinsen und Gewinn ein, der bisherigen Nutzung entsprechender, Reinertrag des auf die Bahn und Zubehör verwendeten Anlage-Capitals, zu gewähren bleibt, mit der weiteren Maßgabe jedoch, daß dieser Reinertrag, auch wenn die Erträge der verflossenen Jahre eine höhere Nutzung des Anlage-Capitals gewährt hätten, nicht höher als zu 10 Procent des letzteren, dagegen umgekehrt, auch wenn die Erträge der Vorjahre sich nicht so hoch belaufen hätten, nicht geringer als zu 6 Procent des Anlage-Capitals in Ansatz kommen soll. Zum Anlage-Capital sind auch alle spätere wesentliche, von der Regierung als solche anerkannte, Meliorationen zu rechnen, in soweit dieselben durch Erweiterung des Grund-Capitals bewirkt worden sind.

§ 30. Die Berechnung des Bahngeldes geschieht in folgender Weise:

1) Aus den von der Gesellschaft im letzten Vierteljahr der ersten

Betriebs-Periode vorzulegenden Rechnungen der verflossenen $2^3/_4$ Jahre ist zunächst der bis dahin durchschnittlich gewonnene Reinertrag eines Jahres zu ermitteln. Dieser Reinertrag wird nach Verhältniß der

auf die Bahn und deren Zubehör

und auf das Fuhr- und Transport-Unternehmen nebst dem dazu gehörigen Inventar

verwendeten Anlage-Capitalien vertheilt, und der hiervon auf die Bahn und deren Zubehör fallende Antheil, mit Berücksichtigung der im § 29. Nr. 4. gegebenen Vorschriften, für den Reinertrag der Bahn angenommen. Der sonach festgestellte Reinertrag der Bahn und der jährliche Durchschnittsbetrag der in dem § 29. Nr. 1—3. bezeichneten Ausgabe-Positionen zusammengenommen, bilden die Theilungssumme, welche der Festsetzung des Bahngeldes zum Grunde zu legen ist.

2) Die Frequenz der Bahn ist nach der Einnahme an Personen- und Frachtgeld zu berechnen und hierbei entweder die Centnerzahl der Güterfracht nach Verhältniß des Personengeldes zum Frachtgelde auf Personen-Einheiten, oder auch die Personenzahl nach demselben Verhältniß auf Centner-Einheiten zu reduciren.

3) Die zu 1. ermittelte Summe, durch die Zahl des auf Personen- oder Centner-Einheiten reducirten Fuhr- und Transportbetriebes zu 2. getheilt, ergiebt die Höhe des zu entrichtenden Bahngeldes für eine Person oder einen Centner Waare.

Haben bei einer Bahn verschiedene Sätze des Personengeldes oder für den Güter-Transport stattgefunden, so soll bei der Reduction zu 2.

hinsichtlich des Personengeldes überall nur der niedrigste Satz,

hinsichtlich des Güter-Transports aber ein Durchschnittssatz angenommen werden.

4) Die schließliche Feststellung des Bahngeldes für Personen und Güter erfolgt demnächst in dem bei der Reduction auf Personen- und Centner-Einheiten zum Grunde gelegten Verhältnisse, mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der bisherigen Sätze für den Güter-Transport.

§ 31. Das Bahngeld ist in bestimmten Perioden, welche das Handelsministerium für jede Eisenbahn auf wenigstens drei und höch-

stens zehn Jahre festzusetzen hat, von Neuem zu reguliren. Die Gesellschaft darf das festgesetzte Bahngeld nicht überschreiten, wohl aber vermindern. Sowohl der für die ganze Periode festgesetzte Tarif, als diese in der Zwischenzeit eintretenden Veränderungen, sind öffentlich bekannt zu machen und auf alle Transporte ohne Unterschied der Unternehmer gleichmäßig anzuwenden. Enthält der neue Tarif eine Erhöhung des Bahngeldes, so kann diese erst sechs Wochen nach der Bekanntmachung zur Anwendung kommen.

§ 32. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, nachdem die Regulirung des Bahngeld-Tarifs nach §§ 29. und 30. erfolgt ist, die Preise, welche sie für die Beförderung an Fuhrlohn neben dem Bahngelde erheben will, nach ihrem Ermessen anzusetzen; es dürfen solche jedoch nicht auf einen höheren Reinertrag als 10 Procent des in dem Transport-Unternehmen angelegten Capitals berechnet werden.

Die Gesellschaft ist hierbei verpflichtet:

1) den Fracht-Tarif (sowohl für den Waaren- als für den Personen-Transport), welcher nachher ohne Zustimmung des Handelsministeriums nicht erhöhet werden darf, so wie demnächst die innerhalb der tarifmäßigen Sätze vorgenommenen Aenderungen, und zwar im Falle einer Erhöhung früher ermäßigter Sätze sechs Wochen vor Anwendung derselben, der Regierung anzuzeigen und öffentlich bekannt zu machen; auch
2) für die angenommenen Sätze alle zur Fortschaffung aufgegebene Waaren, deren Transport polizeilich zuläßig ist, ohne Unterschied der Interessenten zu befördern.

§ 33. Sofern nach Abzug der das Transport-Unternehmen betreffenden Ausgaben, einschließlich des in dem Statute mit Genehmigung des Ministeriums festzusetzenden jährlichen Beitrags zur Ansammlung eines Reservefonds, für die zuletzt verlaufene Periode sich an Zinsen und Gewinn ein Reinertrag von mehr als zehn Procent des in dem Unternehmen angelegten Capitals ergiebt, müssen die Fuhrpreise in dem Maße herabgesetzt werden, daß der Reinertrag diese zehn Procent nicht überschreite. Wenn jedoch der Ertrag des Bahngeldes das dafür in § 29. verstattete Maximum von zehn Procent nicht erreicht, so soll der Ertrag des Transportgeldes zehn Procent so lange übersteigen dürfen, bis beide Einnahmen zusammengerechnet einen Reinertrag von zehn Procent der in dem gesammten Unternehmen angelegten Capitale ergeben.

§ 34. Um die Ausführung der in den §§ 29—33. gegebenen Vorschriften möglich zu machen, ist die Gesellschaft verpflichtet, über

alle Theile ihrer Unternehmung genaue Rechnung zu führen und hierin die ihr von dem Handels-Ministerium zu gebende Anweisung zu befolgen. Diese Rechnung ist jährlich bei der vorgesetzten Regierung einzureichen.

§ 35. Wenn über die Anwendung des Bahngeld- oder des Fracht-Tarifs zwischen der Gesellschaft und Privatpersonen Streitigkeiten entstehen, so kommt die Entscheidung hierüber, mit Vorbehalt des Recurses an das Handels-Ministerium, der Regierung zu.

§ 36. Die aus dem Postregale entspringenden Vorrechte des Staats, an festgesetzten Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen und Sachen zu befördern, gehen, soweit es für den Betrieb der Eisenbahnen nöthig ist, die in jenem Regale enthaltene Ausschließung des Privatgewerbes aufzugeben, auf dieselben über, wobei der Postverwaltung die Berechtigung vorbehalten bleibt, die Eisenbahnen zur Beförderung von postmäßigen Versendungen unter den nachfolgenden näheren Bestimmungen zu benutzen:

1) Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihren Betrieb, soweit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen.
2) Sie übernimmt den unentgeltlichen Transport der Briefe, Gelder und aller anderen dem Postzwange unterworfenen Güter.
3) Sie übernimmt ferner den unentgeltlichen Transport derjenigen Postwagen, welche nöthig sein werden, um die der Post anvertrauten Güter zu befördern.
4) Findet es die Postverwaltung nöthig, der Gesellschaft Reisende zur Beförderung zu überweisen, so ist die Gesellschaft verpflichtet, dieselben vorzugsweise vor anderen Personen auf derjenigen Klasse von Bahnwagen, die dazu von der Post für immer bestimmt werden sollen, gegen Entrichtung des gewöhnlichen Personengeldes dieser Wagen, zu befördern.
5) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die mit Post-Freipässen versehenen Personen unentgeltlich zu befördern, vorausgesetzt, daß diese nur einen Theil ihrer Reise auf der Eisenbahn, einen andern Theil aber mit gewöhnlichem Postfuhrwerk zurücklegen.
6) Wird der regelmäßige Postbetrieb auf einer Eisenbahn dergestalt durch die Schuld der Gesellschaft unterbrochen, daß die Postverwaltung ihren Betrieb einstweilen durch andere Anstalten zu besorgen genöthigt wird, so ist die Gesellschaft

zum Ersatz des hierdurch veranlaßten Kostenaufwandes verpflichtet.

§ 37. Wird eine Concurrenz im Transport auf der Eisenbahn verstattet (§ 27.), so sind die Concurrenten gegen die Post zu denselben Leistungen verpflichtet, wie die ursprünglichen Unternehmer (§ 36.). Für die angemessene Vertheilung dieser Lasten unter den verschiedenen Unternehmern ist bei Ertheilung der Concession Bedacht zu nehmen.

§ 38. Von den Eisenbahnen ist eine Abgabe zu entrichten, welche im Verhältnisse des auf das gesammte Actien-Capital, nach Abzug aller Unterhaltungs- und Betriebskosten und des jährlich inne zu behaltenden Beitrags zum Reservefonds, treffenden Ertrags sich abstuft. Die Höhe dieser Abgabe soll aber erst dann regulirt werden, wenn die zweite, innerhalb Unserer Staaten concessionirte Eisenbahn drei Jahre in vollständigem Betriebe gewesen ist und dadurch zu einer angemessenen Regulirung die nöthigen Erfahrungen gesammelt worden sind; bis dahin ist die Post für den Verlust, welchen sie durch die Eisenbahnen in ihrer Einnahme erweislich erleidet, von jeder Gesellschaft mit Berücksichtigung der im § 36. zum Vortheile der Post bestimmten Leistungen zu entschädigen.

Von der Entrichtung einer Gewerbesteuer bleiben die Eisenbahn-Gesellschaften befreit.

§ 39. Der Ertrag der im § 38. vorbehaltenen Abgabe soll zu keinen andern Zwecken, als zur Entschädigung der Staatskasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen und zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Capitals, verwendet werden. Ueber die Art dieser Verwendung werden Wir Unser Handels-Ministerium mit besonderer Anweisung versehen.

§ 40. Nach vollendeter Amortisation soll dem Unternehmen eine solche Einrichtung gegeben werden, daß der Ertrag des Bahngeldes die Kosten der Unterhaltung der Bahn und der Verwaltung nicht übersteige.

§ 41. Sollte künftig eine Concurrenz in der Transport-Unternehmung bewilligt werden (§ 27.), so wird den Concurrenten gleichfalls eine angemessene Abgabe aufgelegt und darüber in der Concession das Nöthige bestimmt werden.

§ 42. Dem Staate bleibt vorbehalten, das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen.

Hierbei ist, vorbehaltlich jeder anderweiten, hierüber durch gütliches

Einvernehmen zu treffenden Regulirung, nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

1) Die Abtretung kann nicht eher als nach Verlauf von dreißig Jahren, von dem Zeitpunkt der Transporteröffnung an, gefordert werden.
2) Sie kann ebenfalls nur von einem solchen Zeitpunkt an gefordert werden, mit welchem, zufolge des § 31., eine neue Festsetzung des Bahngeldes würde eintreten müssen.
3) Es muß der Gesellschaft die auf Uebernahme der Bahn gerichtete Absicht mindestens ein Jahr vor dem zur Uebernahme bestimmten Zeitpunkte angekündigt werden.
4) Die Entschädigung der Gesellschaft erfolgt sodann nach folgenden Grundsätzen:
    a) der Staat bezahlt an die Gesellschaft den fünf und zwanzigfachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämmtliche Actionaire im Durchschnitt der letzten fünf Jahre ausbezahlt worden ist.
    b) Die Schulden der Gesellschaft werden ebenfalls vom Staate übernommen und in gleicher Weise, wie dies der Gesellschaft obgelegen haben würde, aus der Staatskasse berichtigt, wogegen auch alle etwa vorhandenen Activ-Forderungen auf die Staatskasse übergehen.
    c) Gegen Erfüllung obiger Bedingungen geht nicht nur das Eigenthum der Bahn und des zur Transport-Unternehmung gehörigen Inventariums sammt allem Zubehör auf den Staat über, sondern es wird demselben auch der von der Gesellschaft angesammelte Reservefonds mit übereignet.
    d) Bis dahin, wo die Auseinandersetzung mit der Gesellschaft nach vorstehenden Grundsätzen regulirt, die Einlösung der Actien und die Uebernahme der Schulden erfolgt ist, verbleibt die Gesellschaft im Besitze und in der Benutzung der Bahn.

§ 43. Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, kann die Gesellschaft vom Staat einen Ersatz nicht in Anspruch nehmen.

§ 44. Die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer, welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, soll binnen

einem Zeitraum von dreißig Jahren nach Eröffnung der Bahn nicht zugelassen werden, anderweite Verbesserungen der Communication zwischen diesen Orten und in derselben Richtung sind jedoch hierdurch nicht beschränkt.

§ 45. Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach der Bestimmung des Handelsministeriums den Anschluß anderer Eisenbahn-Unternehmungen an ihre Bahn, es möge die beabsichtigte neue Bahn in einer Fortsetzung oder in einer Seitenverbindung bestehen, geschehen zu lassen und der sich anschließenden Gesellschaft den eigenen Transportbetrieb auf der früher angelegten Bahn, auch vor Ablauf des im § 26. gedachten Zeitraums, zu gestatten. Sie muß sich gefallen lassen, daß die zu diesem Behuf erforderlichen baulichen Einrichtungen, z. B. die Anlage eines zweiten Geleises, von der sich anschließenden Gesellschaft bewirkt werden. Das Handelsministerium wird hierüber, so wie über die Verhältnisse beider Unternehmungen zu einander, und besonders wegen der vor Ablauf der ersten drei Jahre (§ 26.) statt des Bahngeldes zu entrichtenden Vergütung, das Nöthige bei der Concession des Anschlusses festsetzen.

§ 46. Zur Ausübung des Aufsichtsrechts des Staates über das Unternehmen wird, nach Ertheilung Unserer Genehmigung (§ 1.), ein beständiger Commissarius ernannt werden, an welchen die Gesellschaft sich in allen Beziehungen zur Staatsverwaltung zu wenden hat. Derselbe ist befugt, ihre Vorstände zusammen zu berufen und deren Zusammenkünften beizuwohnen.

§ 47. Die ertheilte Concession wird verwirkt und die Bahn mit den Transportmitteln und allem Zubehör für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert, wenn diese eine der allgemeinen oder besonderen Bedingungen nicht erfüllt und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer endlichen Frist von mindestens drei Monaten ohne Erfolg bleibt.

§ 48. Die Bestimmungen dieses Gesetzes über die Verhältnisse der Eisenbahn-Gesellschaften zum Staate und zum Publicum, sollen auch bei den Unternehmungen derjenigen Eisenbahn-Gesellschaften, deren Statuten bereits Unsere Genehmigung erhalten haben, zur Anwendung kommen.

§ 49. Wir behalten Uns vor, nach Maßgabe der weiteren Erfahrung und der sich daraus ergebenden Bedürfnisse, die im gegenwärtigen Gesetze gegebenen Bestimmungen, durch allgemeine Anordnungen oder durch künftig zu ertheilende Concessionen, zu ergänzen und abzuändern und nach Umständen denselben auch andere ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen. Sollten Wir es für nothwendig erachten, auch

den bereits concessionirten oder in Gemäßheit dieses Gesetzes zu concessionirenden Gesellschaften die Beobachtung dieser Ergänzungen, Abänderungen oder neuen Bestimmungen aufzulegen, so müssen sie sich denselben gleichfalls unterwerfen. Sollte jedoch durch neue, in diesem Gesetze weder festgesetzte noch vorbehaltene (§ 38.) und, sofern von künftig zu concessionirenden Gesellschaften die Frage ist, später als die ihnen ertheilte Concession erlassene Bestimmungen, eine Beschränkung ihrer Einnahmen oder eine Vermehrung ihrer Ausgaben herbeigeführt werden, so ist ihnen eine angemessene Geldentschädigung dafür zu gewähren.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 3. November 1838.

(L. S.) **Friedrich Wilhelm.**

v. Müffling. v. Kamptz. Mühler. v. Rochow. v. Nagler.
Graf v. Alvensleben. v. Stülpnagel.
für den Kriegsminister.

Beglaubigt:
Düesberg.

Nr. 2. Aus der Gesetzsammlung für die K. Pr. St. Nr. 31 für 1853. Ausgegeben zu Berlin, den 13. Juli 1853.

(Nr. 3787.) **Gesetz, die von den Eisenbahnen zu entrichtende Abgabe betreffend. Vom 30. Mai 1853.**

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

verordnen, mit Zustimmung der Kammern, was folgt:

§. 1. Von sämmtlichen Eisenbahn-Actiengesellschaften ist eine Abgabe zu entrichten, welche nach den näheren Bestimmungen dieses Gesetzes von dem Reinertrage der Eisenbahnunternehmungen erhoben wird.

Die Abgabe wird zuerst im Jahre 1854 von dem Reinertrage der Eisenbahnen in dem Betriebsjahre 1853 erhoben.

§ 2. Als Reinertrag der Eisenbahnunternehmungen (§ 1.) ist derjenige Ertrag anzusehen, welcher nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs-, und Betriebskosten, ferner des erforderlichen Beitrages zum Reservefonds, sowie der zur planmäßigen Verzinsung und Tilgung der etwa gemachten Anleihen erforderlichen Beträge auf das verwendete Actiencapital zur Vertheilung kommt.

Capitalien, für welche ein fester Zinssatz ohne Theilnahme an der Dividende angeordnet ist, werden hierbei, auch wenn sie durch Ausgabe

sogenannter Prioritätsactien aufgebracht worden sind, zum Actiencapitale nicht gerechnet, sondern den Anleihen gleich geachtet.

§ 3. Die Abgabe ist für jede Eisenbahn nach dem in jedem einzelnen Jahre aufkommenden Reinertrage (§ 2.) zu berechnen und stuft sich nach der Höhe desselben dergestalt ab, daß von einem Reinertrage bis zu einschließlich vier Procent des Actiencapitals $1/40$ dieses Ertrages;

bei einem höheren Reinertrage aber außerdem, und zwar:

von dem Mehrertrage über vier bis zu fünf Procent einschließlich $1/20$ dieser Ertragsquote;

von dem Mehrertrage über fünf bis zu sechs Procent einschließlich $1/10$ dieser Ertragsquote;

von dem Mehrertrage über sechs Procent $2/10$ dieser Ertragsquote

zu entrichten sind.

Es beträgt hiernach für ein Actiencapital von 10,000 Thalern

| wenn der Reinertrag dafür sich stellt auf | die an die Staatskasse zu entrichtende Abgabe | der Ertrag, welcher den Actionairen an Zinsen und Dividenden verbleibt |
|---|---|---|
| ℛ︀ℬ | ℛ︀ℬ | ℛ︀ℬ |
| 100 | 2½ | 97½ |
| 200 | 5 | 195 |
| 300 | 7½ | 292½ |
| 400 | 10 | 390 |
| 450 | 12½ | 437½ |
| 500 | 15 | 485 |
| 550 | 20 | 530 |
| 600 | 25 | 575 |
| 650 | 35 | 615 |
| 700 | 45 | 655 |
| 750 | 55 | 695 |
| 800 | 65 | 735 |

und so weiter für jede 50 Thaler Reinertrag 10 Thaler Abgabe mehr.

§ 4. Auch diejenigen Eisenbahngesellschaften, welche statutenmäßig einen gewissen Antheil von dem über einen bestimmten Procentsatz des Actiencapitals hinausgehenden Reinertrage dem Staate vorweg zu überlassen haben, unterliegen der Abgabe in der Art, daß dieselbe von dem, nach Abzug des statutenmäßigen Antheils des Staates, an die Actionaire zur Vertheilung kommenden Reingewinn nach der Bestimmung des § 2. erhoben wird.

Die Erhebung der Abgabe von denjenigen Eisenbahnen, bei denen

der Staat sich durch Uebernahme einer Zinsgarantie betheiligt hat, unterbleibt für die Jahre, in welchen, in Folge der übernommenen Zinsgarantie, Zuschüsse aus der Staatskasse zu leisten sind.

§ 5. Der Betrag der zu entrichtenden Abgabe wird nach Ablauf eines jeden Betriebsjahres für jede Eisenbahngesellschaft mit Berücksichtigung des von dem betreffenden Eisenbahncommissariate, für die unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, mit Berücksichtigung des von der betreffenden Verwaltungsbehörde einzureichenden Abschlusses, nach welchem die Berechnung der auf die Actien zu vertheilenden Zinsen und Dividenden erfolgt, von derjenigen Regierung, in deren Bezirk die Direction der bezüglichen Eisenbahngesellschaft ihren Sitz hat, — für diejenigen Eisenbahngesellschaften aber, deren Directionen ihren Sitz in Berlin haben, von dem Generaldirector der Steuern festgesetzt.

Der festgesetzte Betrag ist sodann innerhalb sechs Wochen nach der Behändigung der diesfälligen Zahlungsaufforderung an die Hauptkasse derjenigen Regierung, welche den Betrag der Abgabe festzusetzen hat, von den in Berlin ihren Sitz habenden Eisenbahndirectionen direct an die General-Staatskasse abzuführen.

Derjenigen Behörde, welche den Betrag der Abgabe festzusetzen hat, liegt auch deren executivische Einziehung ob, wenn eine solche nöthig werden sollte.

§ 6. Der Ertrag der Abgabe ist behufs Amortisation der in dem Eisenbahnunternehmen angelegten Actiencapitalien in der Art zu verwenden, daß mittelst desselben Stammactien der bezüglichen Gesellschaft im Wege des freien Verkehrs angekauft und die Zinsen und Dividenden, welche auf die angekauften Actien fallen, zu gleichem Zwecke benutzt werden.

Die angekauften Actien werden für immer außer Cours gesetzt und bei der Hauptverwaltung der Staatsschulden niedergelegt.

§ 7. Die Bestimmungen der §§ 1—6. finden auf sämmtliche, im Privateigenthum befindliche Eisenbahnen Anwendung, soweit nicht für einzelne Bahnen durch Staatsverträge ein Anderes festgesetzt ist.

§ 8. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und der Finanzminister sind mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Charlottenburg, den 30. Mai 1853.

(L. S.) **Friedrich Wilhelm.**

v. Manteuffel. v. d. Heydt. Simons. v. Raumer.
v. Westphalen. v. Bodelschwingh. v. Bonin.

Nr. 3. Laut Nr. 89 des Preuß. Staatsanzeigers vom 14. April 1870.

**a. Bestätigungsurkunde vom 28. März 1870, betreffend den Uebergang des Betriebes resp. des Eigenthums der Wilhelms- (Cosel-Oderberger) Eisenbahn auf die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft.**

„Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. Nachdem die Generalversammlungen der Wilhelms- (Cosel-Oderberger) Eisenbahngesellschaft vom 17. November 1869 und der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft vom 8. December 1869 den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes, sowie demnächst des Eigenthums an dem gesammten Unternehmen der erstgenannten Gesellschaft auf die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft beschlossen und auf Grund dieser Beschlüsse die hierzu ermächtigten beiderseitigen königl. Directionen den anliegenden Vertrag vom 18./19. December 1869 errichtet haben, wollen Wir, jedoch unbeschadet der Rechte Dritter, diese Beschlüsse bestätigen, insbesondere auch dem gedachten Vertrage, unter Bestätigung der darin enthaltenen Statutenänderungen, Unsere landesherrliche Genehmigung hiermit ertheilen. Zugleich bestimmen Wir, daß die in § 9 des von Uns unterm 7. Juli 1869 genehmigten sechszehnten Nachtrages zu dem Statut der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft enthaltenen Vorschriften über die Verpflichtungen dieser Gesellschaft im Interesse der Militär- und Telegraphenverwaltung, soweit in Bezug auf letztere nicht besondere lästige Verträge mit der Wilhelmsbahn-Gesellschaft bestehen, auch auf die Wilhelmsbahn Anwendung finden. Die gegenwärtige Urkunde ist nebst ihrem Zubehör durch die Gesetzsammlung bekannt zu machen. Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 28. März 1870.

(L. S.) **Wilhelm.**

Graf v. Itzenplitz. Dr. Leonhardt. Camphausen."

**b. Bestätigungs-Urkunde vom 28. März 1870, betreffend den Uebergang des Betriebes resp. des Eigenthums der Neisse-Brieger Eisenbahn auf die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft.**

„Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc. Nachdem die Generalversammlungen der Neisse-Brieger Eisenbahngesellschaft vom 7. December 1869 und der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft vom 8. December 1869 den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes, sowie demnächst des Eigenthums an dem gesammten Unter-

nehmen der erstgenannten Gesellschaft auf die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft beschlossen und auf Grund dieser Beschlüsse die hierzu ermächtigten beiderseitigen Directionen den anliegenden Vertrag vom 30./31. December 1869 errichtet haben, wollen Wir, jedoch unbeschadet der Rechte Dritter, diese Beschlüsse bestätigen, insbesondere auch dem gedachten Vertrage, unter Bestätigung der darin enthaltenen Statutenänderungen, Unsere landesherrliche Genehmigung hiermit ertheilen. Die gegenwärtige Urkunde ist nebst ihrem Zubehör durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen. Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 28. März 1870.

(L. S.) **Wilhelm.**

Graf v. Itzenplitz. Dr. Leonhardt. Camphausen."

Nr. 4.

**Bescheid des k. preuß. Ministers für Gewerbe, Handel und öffentliche Arbeiten, Grafen v. Itzenplitz, an die Handelskammer zu Breslau, betreffend die (Differential-) Tarife auf der Oberschl.-E. Vom 4. Februar 1870.**

„Indem die Handelskammer in der Vorstellung vom 10. Februar pr. verlangt, daß die den Hafenplätzen, insbesondere Stettin, durch ermäßigte directe Tarife gewährten Vergünstigungen auf Breslau ausgedehnt werden, setzt sie sich mit ihrer eigenen Ansicht von der wirthschaftlichen Berechtigung, welche dem Differential-Tarif-System innewohnt, in Widerspruch, um für Breslau speciell eine Ausnahmestellung zu erlangen. Denn die Momente, aus welchen die Handelskammer ihren Anspruch auf eine solche Begünstigung herzuleiten sucht, können mit demselben Rechte von jedem größeren Binnenhandelsplatze für sich geltend gemacht werden. Es würde also zur Vermeidung begründeter Berufungen nur erübrigen, den allgemeinen Grundsatz durchzuführen, daß die Fracht für große und kleine Transportrouten pro Centner und Meile durchweg gleichzustellen sei, oder doch höchstens nur um so viel differiren dürfe, als die wirklich auflaufenden sogenannten Stations- oder constanten Kosten bei kürzeren Entfernungen sich verhältnißmäßig höher stellen. Es bedarf keines Beweises, daß ein solches System zum Nachtheil von Handel und Industrie den preußischen Eisenbahnverkehr nicht nur beeinträchtigen, sondern für manche wichtige Richtungen so gut als vernichten würde, da die betheiligten Eisenbahnverwaltungen sich lieber entschließen würden, auf den ohnehin wenig ergiebigen directen Verkehr durch Aufhebung der ermäßigten Tarife zu verzichten, als durch Ausdehnung derselben auf den Localverkehr ihr berechtigtes

finanzielles Interesse aufs Tiefste zu schädigen. Wenn die königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn gleichwohl die Gewährung der angestrebten Tarifsätze unter den in dem Bescheide vom 9. October pr. näher bezeichneten Bedingungen in Aussicht gestellt hat, so documentirt sich darin ihr Bestreben, den Wünschen des Breslauer Handelsstandes nach Möglichkeit entgegen zu kommen. Indem ich daher den erwähnten Bescheid nur aufrecht erhalten kann, verweise ich hinsichtlich der einzelnen, in der Vorstellung vom 22. October pr. aufgeführten Beschwerdepunkte auf den abschriftlich hierneben mitgetheilten Bericht der königlichen Direction vom 9. December pr., mit dessen Ausführungen ich mich völlig einverstanden finde. Während ich in dieser Beziehung den Wünschen der Handelskammer zu entsprechen mir versagen muß, erachte ich es, wie derselben auf die Vorstellungen vom 15., 18. und 27. October v. J. eröffnet wird, als ein im Interesse des Handels und der Gewerbthätigkeit der Zwischenorte begründetes Verlangen, daß die Ungleichheit der Frachtsätze auf ein möglichst geringes Maß zurückgehalten, und namentlich nicht so weit ausgedehnt werde, daß die Gesammtfracht nach einer vorliegenden Station sich höher stellt, als nach einer darüber hinausliegenden, mithin entfernteren Station. Da dieser Grundsatz in dem Stettin-Oesterreichischen bezw. Preußisch-Schlesisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandtarife insofern verletzt worden ist, als allerdings einzelne Artikel im Verkehr mit Oesterreich sich für Stettin billiger als für Breslau stellen, so habe ich die kgl. Directionen der Oberschlesischen und der Wilhelmsbahn angewiesen, für Beseitigung dieses hauptsächlich durch Disparität in den Frachtsätzen der österreichischen Bahnstrecken hervorgerufenen Mißstandes thunlichst Sorge zu tragen und darauf zu halten, daß, so weit irgend erreichbar, die Frachten für Breslau nicht den Betrag übersteigen, welcher für Stettin zur Erhebung kommt. Ueber das in dieser Beziehung Veranlaßte wird der Handelskammer seiner Zeit seitens der kgl. Direction daselbst weitere Mittheilung gemacht werden."

Nr. 5. (Aus dem Staatsanzeiger Nr. 142.)

**Auszug aus dem Statut der Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuß. Abtheilung: Oels-Poln. Wartenberg-Kempen-Podzamcze).**

§ 1. Namen und Zweck der Gesellschaft. Unter der Benennung „Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft" wird eine Actien-Gesellschaft errichtet, welche den Bau, die vollständige Ausrüstung und den Betrieb einer Eisenbahn zum Zwecke hat, die bei Oels von der „Rechte-Oderufer-Bahn" sich abzweigend, über Polnisch-Wartenberg,

Kempen und Podzamcze an die preußisch-polnische Landesgreuze führen und durch Anschluß an eine auf russischem Gebiet nach Lodż zu erbauende Eisenbahn die Stadt Breslau mit Warschau in directe Verbindung setzen soll.

§ 3. Bahnlinie und Bauplan. Die Bahnlinie hat das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festzustellen, auch unterliegen der Genehmigung desselben die speciellen Bauprojecte und Anschläge. Von dem festgesetzten Bauplane darf nur unter besonderer Genehmigung des vorbezeichneten Ministerii abgewichen werden. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf ihre Kosten diejenigen Anlagen auszuführen, welche das Kriegs-Ministerium im Interesse der Landesvertheidigung für erforderlich erachtet. Die Eisenbahn muß längstens innerhalb zwei Jahren, von der Allerhöchsten Bestätigung dieses Statuts gerechnet, betriebsfähig vollendet sein.

§ 4. Domicil und Gerichtsstand. Das Domicil der Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung ist Polnisch-Wartenberg.

§ 5. Fonds der Gesellschaft. Das zum Bau der Eisenbahn nebst Zubehör, zur Anschaffung des Betriebsmaterials nebst Zubehör, zur Bestreitung der Generalkosten, einschließlich der Kosten der Vorarbeiten, sowie zur Verzinsung der Actien bis zu dem im § 23 bestimmten Zeitpunkte erforderliche Capital der Gesellschaft besteht:

in einem Grundcapital von 2,670,000 Thlr. Preuß. Courant,

und wird aufgebracht:

| | | |
|---|---|---|
| 1) durch 13,350 Stück Stammactien zu je 100 Thlr. | = | 1,335,000 Thlr. |
| 2) " 6,675 " Stamm-Prioritätsactien zu je 200 Thlr. . . . . . . . . . . . . | = | 1,335,000 " |
| in Summa . | = | 2,670,000 Thlr. |

§ 8. Amortisationsfonds. Die Stamm-Prioritätsactien (§ 5. Nr. 2.) unterliegen der Amortisation. Behufs derselben wird nach dem Ablaufe des ersten Betriebsjahres ein Amortisationsfonds gebildet, welcher dazu bestimmt ist, die sämmtlichen Stamm-Prioritätsactien allmälig einzuziehen und zu vernichten und daher geschlossen wird, sobald dieser Zweck erreicht ist. Dem Amortisationsfonds werden überwiesen: 1) die nicht erhobenen Zinsen und Dividenden, welche nach § 25 zu Gunsten der Gesellschaft verfallen sind, sowie die Zinsen des Reservefonds, beide jedoch nur in dem Falle, wenn der Reserve-Fonds in voller Höhe vorhanden ist (§ 6.); 2) die Einnahmen aus dem Verkaufe alter Materialien des Oberbaues und der Betriebsmittel und die Zinsen des Erneuerungsfonds, wenn dieser so weit angewachsen, daß der Handelsminister eine weitere Verstärkung desselben einstweilen

nicht für erforderlich erachtet (§ 7.); 3) ein Drittel des Ueberschusses, welcher von dem nach § 23. zu ermittelnden Restbetrage des Reinertrages alljährlich verbleibt, nachdem die Inhaber der Stamm-Prioritätsactien fünf Procent des Nominal-Betrages ihrer Actien und die Inhaber der Stammactien sechs und zwei Drittel Procent des Nominalbetrages ihrer Actien erhalten haben.

Es bleibt dem Verwaltungsrathe das Recht vorbehalten, unter Genehmigung des Handels-Ministers den Amortisationsfonds durch Erhöhung der Quote des Ueberschusses ad 3 zu verstärken, und dadurch die Tilgung der Stamm-Prioritätsactien zu beschleunigen. Die Einlösung der Stamm-Prioritätsactien wird entweder durch den Ankauf an der Börse bis zum Nominalwerthe oder in Folge der Kündigung durch Zahlung des Nominalwerths, je nach den Mitteln des Amortisationsfonds bewirkt. Die Nummern der zu kündigenden und zu amortisirenden Stamm-Prioritätsactien werden durch das Loos in einer alljährlich im April abzuhaltenden Versammlung des Verwaltungsrathes unter Zuziehung eines das Protocoll aufnehmendes Notars bestimmt und sind darauf nach einer wenigstens zwei Monate vorher ergangenen öffentlichen Anzeige der ausgeloosten Nummern am nächsten 1. Juli fällig. Die Auszahlung der ausgeloosten Stamm-Prioritätsactien erfolgt von dem dazu bestimmten Tage ab aus der Gesellschaftskasse nach dem Nominalwerthe an den Vorzeiger dieser Actien gegen Auslieferung derselben. Die ausgeloosten Stamm-Prioritätsactien verlieren bereits für das Jahr, in welchem die Auslosung stattgefunden hat, den Anspruch auf Theilnahme an der Dividende.

Die fällig erklärten und eingelösten Stamm-Prioritätsactien und die noch nicht fälligen Coupons werden unter Beachtung der oben wegen der Verloosung vorgeschriebenen Form verbrannt und über die Ausführung der Tilgung wird dem betreffenden Eisenbahncommissariate alljährlich ein Nachweis vorgelegt. Die Nummern der zur Rückzahlung fälligen, nicht zur Einlösung vorgezeigten Stamm-Prioritätsactien werden jährlich während zehn Jahren von dem Verwaltungsrathe Behufs Empfangnahme der Zahlung öffentlich aufgerufen. Die Actien, welche nicht innerhalb eines Jahres nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Einlösung vorgezeigt werden, sind werthlos, was unter Angabe der werthlos gewordenen Nummern alsdann von dem Verwaltungsrathe öffentlich bekannt zu machen ist. Die Gesellschaft hat wegen solcher Stamm-Prioritätsactien keinerlei Verpflichtung mehr, doch kann sie deren gänzliche oder theilweise Bezahlung vermittelst eines Beschlusses der Generalversammlung aus Billigkeitsgründen gewähren.

Aus § 9. Verhältniß der Gesellschaft zum Staate. Die Verhältnisse der Gesellschaft zum Staate werden außer durch die bestehenden und noch zu erlassenden Gesetze im Allgemeinen durch die zu ertheilende landesherrliche Concession und das gegenwärtige Statut bestimmt. Insbesondere aber bleibt 1) dem Staate vorbehalten: a. die Genehmigung des Bahngeldtarifs und des Frachttarifs, sowohl für den Güter-, als für den Personenverkehr, sowie jeder Abänderung der Tarife. Die Gesellschaft wird den Personentransport in vier Wagenklassen bewirken und ist auf Verlangen des Staats verpflichtet, auf der Bahn den Einpfennigtarif für den Transport von Kohlen und Cokes und event. der übrigen im Art. 45. der Verfassung des Norddeutschen Bundes bezeichneten Gegenständen einzuführen. Dem Staate bleibt ferner vorbehalten: b. die Genehmigung, nöthigenfalls auch die Abänderung des Fahrplans; c. die Bestätigung der Wahl des obersten Betriebsbeamten (Betriebsdirector), welcher die formelle Qualification zum Bauinspector besitzen muß, und des Syndicus, der, zum Richteramte oder zum höheren Verwaltungs-Staatsdienste befähigt, die juridischen Angelegenheiten bearbeitet und, soweit erforderlich, zugleich zur Bearbeitung administrativer Geschäfte herangezogen wird, sowie die Genehmigung der diesen beiden Beamten zu ertheilenden Geschäfts-Instructionen. Auch die Qualification des die Bauausführung leitenden Ingenieurs unterliegt der Prüfung des Handels-Ministers. 2) Zur Ausführung der Bestimmung über die Benutzung der Eisenbahn zu militärischen Zwecken (Ges.-Samml. für 1843 S. 373) ist die Gesellschaft verpflichtet, dem Reglement vom 1. Mai 1861 beziehungsweise dem Bundesreglement vom 18. Juli 1868 für die Beförderung von Truppen, Militäreffecten und sonstigen Armeebedürfnissen auf den Staatsbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen nebst den hierzu bereits ergangenen und etwa noch zu erlassenden ergänzenden und erläuternden Vorschriften, ferner den Bestimmungen des Reglements vom 1. Mai 1861, betreffend die Organisation des Transports größerer Truppenmassen auf den Eisenbahnen und der Instruction von demselben Datum für den Transport der Truppen und des Armee-Materials auf den Eisenbahnen, sowie den künftigen Abänderungen und Ergänzungen dieses Reglements sich zu unterwerfen. 3) Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihren Betrieb, soweit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen. Sie ist insbesondere verpflichtet, mit jedem fahrplanmäßigen Zuge auf Verlangen der Postverwaltung einen Postwagen und innerhalb desselben a. Briefe, Zeitungen, Gelder 2c., ungemünztes

Gold und Silber, Juwelen und Pretiosen ohne Unterschied des Gewichts, ferner solche nicht in die Kategorie der obigen Sendungen gehörigen Packete, welche einzeln das Gewicht von 20 Zollpfunden nicht überschreiten; b. die zur Begleitung der Postsendungen, sowie zur Verrichtung des Dienstes unterwegs erforderlichen Postbeamten, auch wenn dieselben geschäftslos zurückkehren; c. die Geräthschaften und Utensilien, deren die Beamten unterwegs bedürfen, unentgeltlich zu befördern.

Aus § 28. Ort der Berufung. Alle General-Versammlungen werden in Poln.-Wartenberg abgehalten.

§ 33. Stimmzählung. Das Stimmrecht der Stamm-Actionaire und der Stamm-Prioritäts-Actionaire in den Generalversammlungen ist gleich. Bei allen Abstimmungen geben je fünf Stamm-Prioritäts- und zehn Stammactien, wenn sich der Besitz von fünf bis fünfzig, beziehungsweise von zehn bis Einhundert Actien in Einer Person vereinigt, Eine Stimme, und für die Actien, welche Jemand über die Zahl von fünfzig beziehungsweise Einhundert besitzt, je zehn beziehungsweise zwanzig Actien, Eine Stimme, so jedoch, daß auch der größte Actienbesitz zu nicht mehr als fünf und fünfzig Stimmen (das volle Stimmrecht für fünfhundert, beziehungsweise Eintausend Actien) berechtigt. Ist ein Actionair zugleich Bevollmächtigter eines anderen oder mehrerer Actionäre, so kann er einschließlich des Stimmrechts des letzteren niemals mehr als Einhundert und zehn Stimmen haben. -- Die Besitzer von weniger als fünf, beziehungsweise zehn Actien sind zur Theilnahme an der General-Versammlung — jedoch ohne Stimmrecht — befugt.

Aus § 34. Legitimation der Stimmberechtigten. Zur Theilnahme an der Generalversammlung sind nur diejenigen berechtigt, welche wenigstens drei Tage vor der Versammlung ihre Actien bei der Gesellschaftskasse deponiren. Die Stelle der wirklichen Deposition bei der Gesellschaft vertreten nur amtliche Bescheinigungen von Staats- und Communalbehörden über die bei ihnen erfolgte Deposition der Actien.

§ 36. Entscheidung über das Stimmrecht. Die Entscheidung etwaiger Reclamationen über das Stimmrecht gebührt der Generalversammlung.

§ 40. Zweck, Umfang, Sitz des Verwaltungsraths. Der Verwaltungsrath bildet den Vorstand der Gesellschaft, er repräsentirt und vertritt die Gesellschaft in ihren inneren und äußeren Rechten, soweit diese nicht ausdrücklich der Generalversammlung vorbehalten ist. Er besteht aus neun Mitgliedern, von denen wenigstens sieben in Preußen ihren Wohnsitz haben müssen, und ist beschlußfähig, wenn min-

destens fünf Mitglieder, mit Einschluß des Vorsitzenden oder seines Stellvertreters, anwesend oder vertreten sind. Außerdem steht es den Verwaltungsrathsmitgliedern frei, sich durch einen schriftlich Bevollmächtigten aus der Mitte des Verwaltungsraths vertreten zu lassen; doch darf kein Mitglied mehr als zwei Vertretungen gleichzeitig übernehmen.

§ 41. Wahlfähigkeit. Jedes Mitglied des Verwaltungsrathes muß im Besitze von dreißig Stamm- oder fünfzehn Stamm-Prioritätsactien sein, welche für die Dauer des Amtes bei der Gesellschaftskasse niederzulegen sind. Nicht wahlfähig sind: 1) Beamte der Gesellschaft; 2) Minderjährige und unter Curatel stehende Personen, sowie diejenigen, welche ihre Zahlungen eingestellt und sich nicht vollständig mit ihren Gläubigern regulirt haben; 3) Personen, welche nicht im Vollbesitze der bürgerlichen Ehrenrechte sind; 4) Personen, welche mit der Gesellschaft in Contractsverhältnissen stehen.

§ 42. Der Vorsitzende. Der Verwaltungsrath wählt aus seinen in Preußen wohnhaften Mitgliedern alljährlich einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter für denselben. Zur Gültigkeit der Wahl ist erforderlich, daß sie mit absoluter Stimmenmehrheit erfolgt ist. Der Vorsitzende leitet die Geschäfte, empfängt und öffnet die eingehenden Schreiben, beruft die Versammlungen, ladet zu denselben die Mitglieder nach Befinden durch schriftliche, den Gegenstand der Besprechung andeutende Circulare ein und leitet in den Versammlungen selbst die Verhandlungen. Der Stellvertreter des Vorsitzenden hat, wenn letzterer verhindert ist, überall die gleichen Rechte und Pflichten wie der Vorsitzende selbst.

§ 43. Versammlungen und Beschlüsse. Der Verwaltungsrath versammelt sich in der Regel allmonatlich an einem, vorher durch Beschluß zu bestimmenden Tage, außerdem aber so oft, als es der Vorsitzende für nothwendig erachtet, oder vier Mitglieder unter Angabe der Gründe es verlangen. Die Sitzungen finden in der Regel in Poln.-Wartenberg statt, können aber auch auf einer der Stationen, welche die nach § 1. zu erbauende Eisenbahn berührt oder auch in Breslau abgehalten werden. Gültige Beschlüsse können nur mit absoluter Stimmenmehrheit gefaßt werden. Für den Fall der Stimmengleichheit giebt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Bei Wahlen müssen sich Mitglieder, welche bei dem Gegenstande der Berathung ein Privatinteresse haben, bei der Abstimmung entfernen. Soll in den Sitzungen 1) über Feststellung der Inventur, der Bilanz und der Dividende, 2) über Anstellung von Beamten mit längerer als dreimonatlicher Kündigung oder über Entlassung derselben, 3) über Er-

werbung oder Veräußerung von Immobilien, 4) über Verträge, deren Gegenstand mehr als fünfzehnhundert Thaler beträgt, gültig Beschluß gefaßt werden, so muß den Mitgliedern mindestens vierzehn Tage vor der Sitzung schriftlich angezeigt worden sein, daß darüber verhandelt werden soll. Ueber die Beschlüsse des Verwaltungsrathes wird ein Protocoll geführt.

§ 49. Remuneration der Mitglieder des Verwaltungsrathes. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes erhalten außer der Erstattung ihrer baaren Auslagen eine Remuneration, welche in ihrem Gesammtbetrage durch die Generalversammlung festgesetzt wird.

Die Vertheilung derselben unter die Mitglieder des Verwaltungsrathes erfolgt im Verhältniß zur Zahl der Sitzungen, welchen dieselben beigewohnt haben; dabei wird für den jedesmaligen Vorsitzenden das Doppelte angenommen.

§ 56. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes erhalten während der Bauzeit keine besondere Remuneration, vielmehr haben dieselben nur Anspruch auf Ersatz der bei Ausübung ihrer Functionen entstehenden baaren Auslagen.

§ 58. Die Staatsregierung ist berechtigt, zu specieller technischer Beaufsichtigung der Bauausführung einen besonderen technischen Commissarius zu bestellen, welcher unbeschadet des allgemeinen gesetzlichen Aufsichtsrechts und der daraus entspringenden Befugnisse des Staats, ermächtigt sein soll, sich zu jeder Zeit, in jeder ihm geeignet scheinenden Weise von der vorschriftsmäßigen und soliden Ausführung des Baues nach den genehmigten Plänen und Constructionen und von der Beschaffenheit der zu verwendenden Materialien und Betriebsmittel durch Einsichtnahme und Proben Ueberzeugung zu verschaffen. Seinen Anordnungen ist die Gesellschaft unter Vorbehalt des Recurses an das Königliche Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten binnen zehntägiger präclusivischer Frist unbedingt Folge zu leisten verbunden. Es steht ihm das Recht zu, in dringenden Fällen selbständig, sonst aber mit Genehmigung der vorgesetzten Aufsichtsbehörde, die Aufführung eines Bauwerkes und die Benutzung von Betriebsmitteln zu untersagen. Die dem Staate durch die specielle Aufsicht erwachsenden Kosten hat die Gesellschaft nach Bestimmung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vorschußweise zu berichtigen resp. zu erstatten.

§ 59. Schlußbestimmung. Falls die Eisenbahn von der Landesgrenze bei Podzamcze auf kaiserlich russischem Gebiet nach Lodź weiter geführt wird, so unterwirft sich die Gesellschaft allen Bestim-

mungen des zwischen der königlich preußischen und der kaiserlich russischen Regierung wegen der Verhältnisse des Anschlusses u. s. w. abzuschließenden Staatsvertrages. Wird die Gesellschaft zum Bau und Betriebe dieser Bahnstrecke von der kaiserlich russischen Regierung concessionirt, so ist sie auf Verlangen der königl. preußischen Regierung verpflichtet, zur Leitung des so erweiterten Unternehmens eine collegialisch organisirte Direction einzusetzen, in welche, außer einer entsprechenden Zahl unbesoldeter, mindestens drei besoldete, im Eisenbahnfach erfahrene Mitglieder, von denen zwei die Befähigung für den preußischen höheren Verwaltungs- oder Justizdienst, einer die Qualification zum preußischen Bauinspector haben müssen, zu wählen sind. Der Verwaltungsrath ist ermächtigt, die hierdurch bedingten Abänderungen dieses Statuts nach der Weisung der königlich preußischen Regierung vorzunehmen und in urkundlicher Form mit verbindlicher Kraft für alle Actionäre der Gesellschaft zu vollziehen.

Nr. 6.

**Zusatz-Artikel zum Document des Friedens von Frankfurt.**

Art. 1, § 1. Von jetzt bis zu dem für den Austausch der Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages festgesetzten Zeitpunkte wird die französische Regierung von ihrem Rechte des Rückkaufes der der Ostbahn-Gesellschaft gegebenen Concession Gebrauch machen. Die deutsche Regierung wird in alle Rechte treten, welche die französische Regierung durch den Rückkauf der Concessionen erworben haben wird, so weit es die in den abgetretenen Gebieten gelegenen Eisenbahnen, vollendete oder im Bau begriffene, betrifft.

§ 2. In diese Concession sind einbegriffen:

1) Alle der besagten Gesellschaft zugehörigen Grundstücke, was auch ihre Bestimmung sein mag, z. B. Bahnhofs- und Stations-Gebäude, Schuppen, Werkstätten und Magazine, Wegewärterhäuschen u. s. w.

2) Alle dazu gehörigen Immobilien, wie Barrièren, Zäune, Weichen, Nadeln, Drehscheiben, Pumpen, hydraulische Krahnen, feste Maschinen u. s. w.

3) Alle Brennmaterialien und Vorräthe aller Art, Bahnhofs-Mobiliar, Werkzeuge in den Werkstätten und Bahnhöfen u. s. w.

4) Die Summen, welche der Ostbahn-Gesellschaft zustehen als Subventionen, die von den im abgetretenen Gebiete ansässigen Corporationen oder Privatpersonen gewährt sind.

§ 3. Ausgeschlossen von dieser Cession ist das Betriebsmaterial. Die deutsche Regierung erstattet den etwa in ihrem Besitze befindlichen

Theil des Betriebsmaterials nebst Zubehör der französischen Regierung zurück.

§ 4. Die französische Regierung verpflichtet sich, die abgetretenen Eisenbahnen und was dazu gehört, dem Deutschen Reiche gegenüber von allen Rechtsansprüchen zu befreien, die von Dritten darauf erhoben werden können, namentlich von den Ansprüchen der Obligationsgläubiger. Gleichfalls verpflichtet sie sich, eintretenden Falles für die deutsche Regierung in Bezug auf die Reclamationen, welche gegen die deutsche Regierung von Gläubigern der in Rede stehenden Bahnen erhoben werden sollten, aufzukommen.

§ 5. Die französische Regierung übernimmt auf sich die Reclamationen, welche die Ostbahn-Gesellschaft gegen die deutsche Regierung oder deren Mandatare in Bezug auf die Ausbeutung der besagten Eisenbahnen und auf den Gebrauch der im § 2. angedeuteten Gegenstände, so wie auf das Betriebsmaterial erheben könnte.

Die deutsche Regierung wird der französischen auf deren Forderung alle Schriftstücke und Auskunft mittheilen, welche dazu dienen könnten, die Thatsachen zu constatiren, auf die sich die vorerwähnten Reclamationen stützen würden.

§ 6. Die deutsche Regierung wird der französischen Regierung für die Abtretung der in §§ 1. und 2. erwähnten Eigenthumsrechte und als Ersatz für die in § 4. von der französischen Regierung übernommene Verpflichtung die Summe von dreihundertfünfundzwanzig Millionen (325,000,000) Francs zahlen.

Diese Summe wird von der in Artikel 7 festgesetzten Kriegsentschädigung in Abzug gebracht.

§ 7. In Erwägung der Lage, welche dem zwischen der Ostbahn-Gesellschaft und der königl. großherzogl. Gesellschaft der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen unter den Daten des 6. Juni 1857 und des 21. Jan. 1868 und ferner dem zwischen der Regierung des Großherzogthums Luxemburg und den Gesellschaften der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen und der französischen Ostbahn unter dem Datum des 5. December 1868 abgeschlossenen Vertrage als Grundlage gedient hat, und welche wesentlich abgeändert worden ist, so daß die Verträge auf die durch die in § 1. enthaltenen Stipulationen geschaffene Sachlage nicht mehr anwendbar sind, erklärt die deutsche Regierung sich bereit, ihrerseits für die aus diesen Verträgen für die Ostbahn-Gesellschaft erwachsenden Rechte und Lasten einzutreten.

Für den Fall, daß die französische Regierung an die Stelle tritt, sei es durch Rückkauf der Concession der Ostbahn-Gesellschaft, sei es

durch eine besondere Uebereinkunft über die durch diese Gesellschaft erworbenen Rechte kraft der vorerwähnten Verträge, verpflichtet sie sich, unentgeltlich binnen sechs Wochen ihre Rechte der deutschen Regierung abzutreten.

Für den Fall, wo besagte Subrogation sich nicht verwirklichen sollte, wird die französische Regierung Concessionen für die der Ostbahn-Gesellschaft gehörigen und auf französischem Boden gelegenen Linien nur unter der ausdrücklichen Bedingung gewähren, daß der Concessionirte nicht die im Großherzogthum Luxemburg gelegenen Linien ausbeute.

Art. 2. Die deutsche Regierung bietet 2 Millionen Frcs. für die Rechte und das Eigenthum an, welche die Ostbahn-Gesellschaft auf dem Theile ihres Netzes besitzt, der auf schweizerschem Gebiete an der Grenze von Basel liegt, wenn die französische Regierung ihr die Zustimmung dazu binnen einem Monate verschafft.

Art. 3. Die Gebietsabtretung bei Belfort, welche die deutsche Regierung in Art. 1 des gegenwärtigen Vertrages zum Austausche für die im Westen von Thionville verlangte Grenzberichtigung anbietet, wird um das Gebiet der folgenden Dörfer vermehrt werden: Rougemont, Leval, Petite Fontaine, Romagny, Félon, La Chapelle-sous-Rougemont, Angeot, Vauthier-Mont, La Rivière, La Grange, Reppe, Fontaine, Frais, Foussemagne, Cunelières, Montreux, Château, Bretagne, Chavannes les-Grands, Chavanatte und Suarce.

Die Straße von Giromagny nach Remiremont, welche über den Wälschbelchen (Ballon d'Alsace) geht, wird in ihrer ganzen Strecke bei Frankreich bleiben und, soweit sie außerhalb des Cantons Giromagny liegt, als Grenze dienen.

Frankfurt a. M., 10. Mai 1871.

(L. S.) gez. Jules Favre. (L. S.) gez. v. Bismarck.
(L. S.) gez. Pouyer-Quertier. (L. S.) gez. Arnim.
(L. S.) gez. E. de Goulard.

---

Druck von Hundertstund & Pries in Leipzig.

Schmeidler, W. F. Carl,

Geschichte des Deutschen Eisenbahnwesens von W. F. Carl Schmeidler

Leipzig 1871